RR 250 - 300 2T

Merci de votre confiance et bon divertissement. Ce livret vous donnera les informations nécessaires pour une utilisation correcte et un bon entretien de votre moto.

Les données, les spécifications et les illustrations de ce manuel n'engagent pas BETAMOTOR S.p.A. qui se réserve le droit d'apporter des modifications et des améliorations à ses modèles à tout moment et sans préavis.

Cod. 026440130 000

AVERTISSEMENT

Il est recommandé, au bout de la première ou de la seconde heure d'utilisation en tout-terrain, de contrôler tous les serrages avec une attention particulière pour:

- Couronne
- Vérifier la fixation correcte des passerelles
- Leviers/pinces/disque des freins avant/arrière
- Vérifier le serrage correct des plastiques
- Boulonnerie moteur
- Boulonnerie amortisseur/Bras oscillant
- Rayon/moyeux roue
- Cadre arrière
- Raccords de tuyauteries
- Tension de la chaîne

AVERTISSEMENT

En cas d'intervention à effectuer sur la moto, s'adresser au réseau d'assistance agréé Betamotor.

SOMMAIRE DES CHAPITRES

Conseils pour l'utilisation du véhicule 5
Conduite écologique 5
Conduire en sécurité 6

CHAP. 1 GÉNÉRALITÉS 7
Données d'identification du véhicule 8
Équipement 8
Verrouillage de direction 10
Connaissance du véhicule 11
Mode d'emploi compteur de vitesse digital 14
Caractéristiques techniques 20
Système électrique 24
Lubrifiants et liquides conseillés 28

CHAP. 2 UTILISATION DU VÉHICULE 29
Contrôlés préalables au fonctionnement 30
Rodage 31
Démarrage moteur 32
Approvisionnement en carburant 33
Bouchon du réservoir 33
Robinet carburant 33

CHAP. 3 CONTRÔLES ET ENTRETIEN 35
Vidange d'huile boite de vitesse/embrayage 36
Freins 37
Pneumatiques 40
Embrayage hydraulique 41
Huile de fourche 42
Filtre de l'air 45
Bougie 46
Carburateur 47
Liquide de refroidissement 48
Chaîne 49
Batterie 50
Nettoyage du véhicule 51
Entretien périodique 52
Longue inactivité du véhicule 54

TABLE DES MATIÈRES

CHAP. 4 RÉGLAGES 56
Réglage de la position de base du levier du frein avant 57
Modification de la position de base de la pédale du frein 57
Réglage de la position de base du levier de l'embrayage 57
Réglage du guidon 57
Réglage commande gaz 58
Contrôle et réglage du jeu à la direction 58
Réglage de la fourche 59
Amortisseur 60
Tension de la chaîne 61
Réglage du minimum 62
Réglage commande soupape d'échappement 63

CHAP. 5 REMPLACEMENTS 64
Remplacement du feu avant 65
Feu arrière 65

CHAP. 6 QUE FAIRE EN CAS D'URGENCE ? 66
Récherche de la panne 67

CONSEILS POUR L'UTILISATION DU VÉHICULE

- Le véhicule doit être obligatoirement pourvu de: plaque d'immatriculation, carter grise, vignette et assurance.
- Il est interdit de transporter des animaux et d'objets qui ne sont attachés au véhicule, qui peuvent sortir de l'encombrement du véhicule-même.
- Le casque est obligatoire.
- Voyager toujours avec les feux de croisement allumés.
- Toute modification apportée au moteur ou aux autres organes, destinée à augmenter la puissance et par conséquent la vitesse, est sévèrement sanctionnée par la loi et entraîne la saisie du véhicule.
- Pour sauvegarder votre vie et celle des autres, il est recommandé de conduire avec prudence, de porter le casque de sécurité et de garder les feux de croisement allumés.

ATTENTION
Les modifications ou transformations au cours de la période de garantie dégagent le Constructeur de toute responsabilité et annulent la garantie.

CONDUITE ÉCOLOGIQUE

- Tous les véhicules ayant un moteur à explosion produisent un certain bruit (pollution sonore) et plus ou moins de gaz toxiques (pollution atmosphérique) en fonction du mode de conduite adoptée.
- L'abaissement, autant que possible, de ces conditions constitue de nos jours un devoir pour tous, éviter donc les départs plein gaz, les accélérations brutales et inutiles ainsi que les freinages impromptus et tout aussi inutiles, afin de limiter le bruit, l'usure précoce des pneus et des parties mécaniques du véhicule ainsi que, de manière non négligeable, la consommation de carburant.

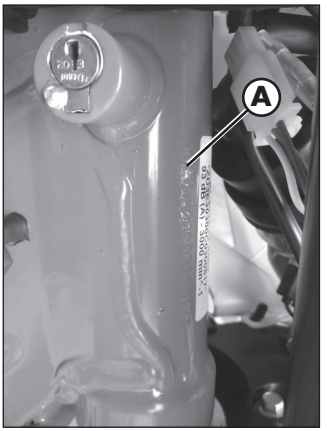
CONDUIRE EN SÉCURITÉ

- Respecter le code de la route
- Toujours porter un casque homologué et attaché
- Voyager toujours avec les feux de croisement allumés.
- Toujours garder propre la visière de protection
- Porter des vêtements sans pans flottants
- Ne pas rouler avec des objets pointus ou fragiles dans les poches
- Régler correctement les miroirs rétroviseurs
- Toujours conduire assis avec le deux mains sur le guidon et les pieds sur les cale-pieds
- Ne jamais se distraire ou se laisser distraire en conduisant
- Ne pas manger, boire, fumer, téléphoner etc… en conduisant
- Ne pas écouter de musique avec un baladeur en conduisant
- Ne pas rouler de front avec d'autres véhicules
- Ne pas remorquer ou se faire remorquer par d'autres véhicules
- Toujours maintenir les distances de sécurité
- Ne pas rester assis sur le véhicule sur béquille
- Ne pas partir avec le véhicule sur béquille
- Ne pas sortir la béquille avec l'avant du véhicule en descente
- Cabrages, lacets et zigzags sont très dangereux pour le pilote, les autres et le véhicule
- Sur route sèche et sans gravillon ni sable, utiliser les deux freins. L'utilisation d'un seul frein peut provoquer des glissades dangereuses et incontrôlables.
- En cas de freinage, utiliser les deux freins pour avoir un arrêt du véhicule sur une distance plus réduite
- Sur la chaussée mouillée et sur le tout terrain, il est recommandé de conduire avec prudence et à une vitesse modérée: utiliser les freins plus doucement.
- Ne pas mettre le moteur en marche dans une pièce close.

CHAP. 1 GÉNÉRALITÉS

TABLE DES MATIÈRES

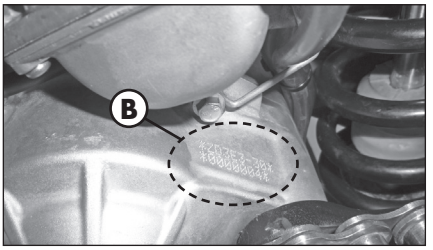
Données d'identification du véhicule 8
Identification du cadre 8
Identification du moteur 8
Équipement 8
Verrouillage de direction 10
Connaissance du véhicule 11
Éléments principaux: 11
Levier d'embrayage 12
Levier frein antérieur 12
Levier de vitesses 12
Pédalé du frein 12
Bouton démarrage moteur 13
Commutateur gauche 13
Interrupteur des indicateurs de direction 13
Pédale démarrage 13
Béquille latérale 13
Mode d'emploi compteur de vitesse digital 14
Caractéristiques techniques 20
Poids 20
Dimensions du véhicule 20
Pneumatiques 20
Contenances 20
Suspension avant 20
Suspension arrière 21
Frein avant 21
Frein arrière 21
Moteur 22
Système électrique 24
Schéma électrique RR 24
Légende schéma électrique 25
Batterie 26
Fusible 27
Lubrifiants et liquides conseillés 28



DONNÉES D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

IDENTIFICATION DU CADRE

Les données d'identification **A** sont imprimées sur la colonne de direction côté droit.



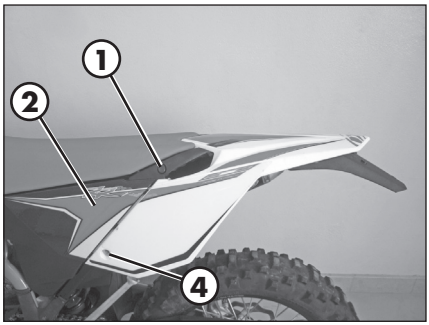
IDENTIFICATION DU MOTEUR

Les données d'identification **B** du moteur sont imprimées dans la zone indiquée sur la figure.

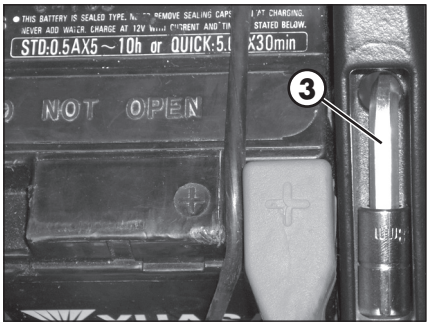
ÉQUIPEMENT

L'équipement de série comprend: le livret d'utilisation et d'entretien, la trousse à outils (voir photo).

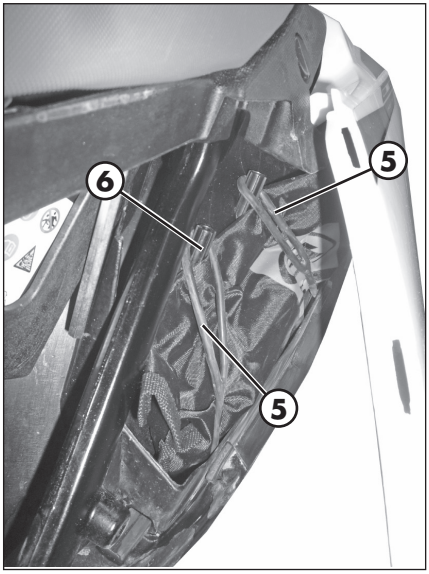
Pour accéder au kit outils, enlever la selle en pressant sur le bouton **1** et en la tirant vers l'arrière. Enlever la cache lat. **2** en la tirant vers l'extérieur et la libérer de la fixation gauche du garde boue.



Enlever la clé hexagonale **3** et la relative clé à douille (8mm) par la quelle il est possible de dévisser la vis **4**.



Tirer vers l'extérieur la fixation gauche du garde boues et déclencher les deux élastiques de soutien **5**. Enlever le kit outils **6**.



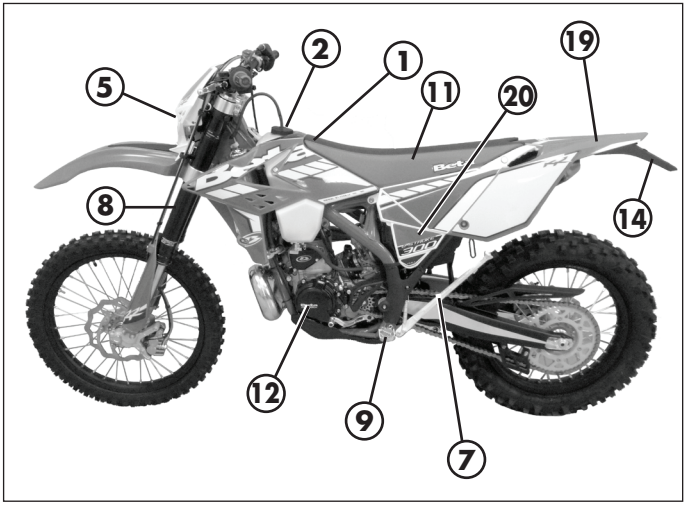
VERROUILLAGE DE DIRECTION

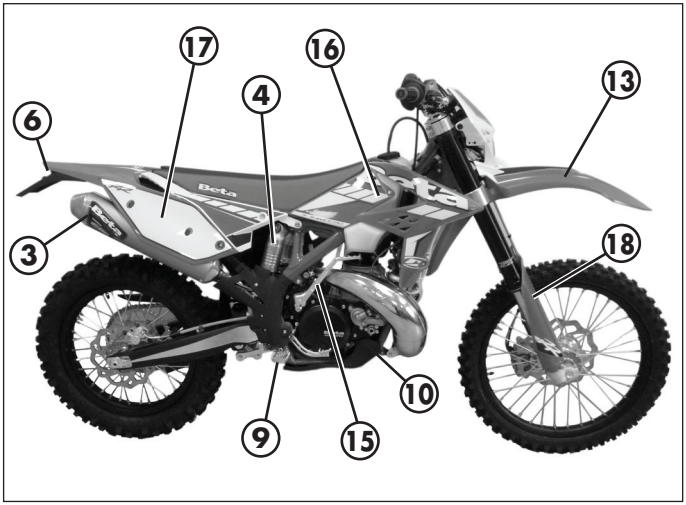
Le véhicule est fourni avec une clé originale et une clé de secours à utiliser pour le verrou de direction.

ATTENTION:
Ne pas conserver la clé de réserve à l'intérieur du véhicule mais dans un lieu sûr et à portée de main. Nous conseillons d'enregistrer sur ce manuel (ou ailleurs) le numéro de code imprimé sur les clés. En cas de perte des deux clés, il est possible de demander des doubles.

Pour déclencher le verrou de direction, braquer complètement le guidon vers la gauche, insérer la clé, appuyer et tourner complètement la clé dans un sens anti-horaire, ensuite relâcher.

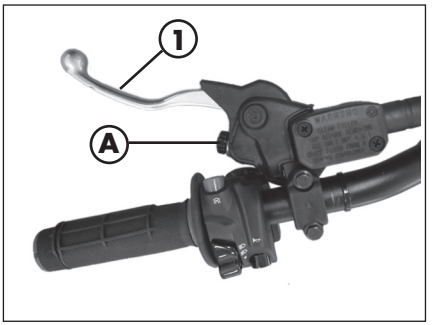
CONNAISSANCE DU VÉHICULE





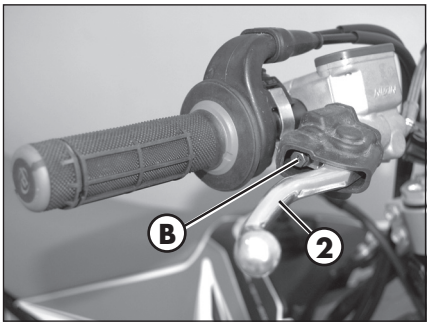
ÉLÉMENTS PRINCIPAUX:

1 - Réservoir à carburant
2 - Bouchon de carburant
3 - Silencieux
4 - Amortisseur arrière
5 - Phare avant
6 - Feu arrière
7 - Béquille latérale
8 - Fourche
9 - Cale-pieds pilote
10 - Pare-choc inférieur (Kit pare-coups)
11 - Selle
12 - Moteur
13 - Pare-boue avant
14 - Support de plaque min.
15 - Levier de kick-starter
16 - Panneaux carrosserie avant
17 - Panneaux carrosserie arrière
18 - Couvertures des fourches
19 - Pare-boue arrière
20 - Flanc couverture filtre air



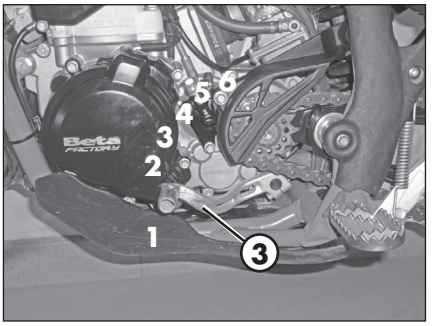
LEVIER D'EMBRAYAGE

Le levier d'embrayage **1** est monté à gauche sur le guidon. La position de base peut être variée à l'aide de la vis de réglage **A** (voir Réglages).



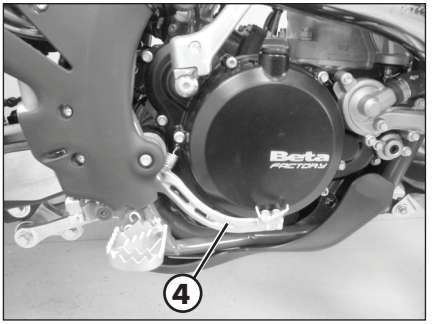
LEVIER FREIN ANTÉRIEUR

Le levier du frein avant **2** est positionné sur le côté droit du guidon et actionne le frein de la roue avant. La position de base peut être variée par la vis de réglage **B** (voir Réglages).



LEVIER DE VITESSES

Le levier de vitesses **3** est monté sur le côté gauche du moteur.
La position des vitesses est indiquée dans l'image.
La position –neutre- se trouve entre la vitesse **1** et la vitesse **2**.

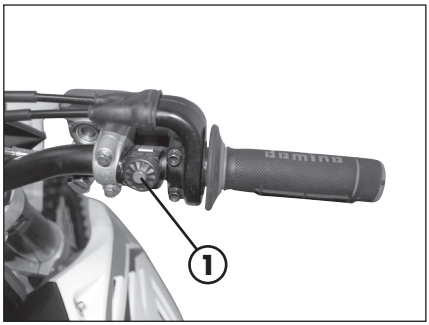


PÉDALÉ DU FREIN

La pédale du frein **4** est positionnée devant le repose-pied droit.
La position de base de la pédale peut être réglée selon les besoins du pilote (voir Réglages).

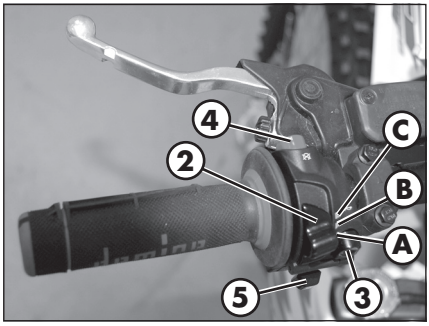
BOUTON DÉMARRAGE MOTEUR

Le bouton **1** positionné sur le coté droit du guidon, permet le démarrage électrique de la moto; il est nécessaire de le tenir appuyé jusqu'à ce que le moteur ne s'allume.
Ne pas appuyer sur le bouton **1** lorsque le moteur est en marche.



COMMUTATEUR GAUCHE

Le commutateur **2** de l'éclairage a trois positions :
A = feu éteint
B = feux de croisement allumés
C = feux de route allumés
Le bouton **3** actionne le klaxon.
L'interrupteur **4** arrête le moteur; il est nécessaire de le tenir appuyé jusqu'à l'extinction du moteur.

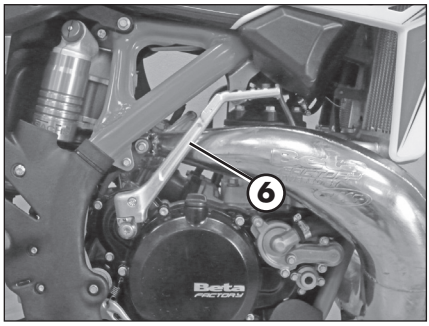


INTERRUPTEUR DES INDICATEURS DE DIRECTION

En déplaçant le levier **5** à droite ou à gauche les indicateurs de direction droits ou gauches sont allumés (lorsqu'ils sont pourvus dans le système); la position centrale du levier est rétablie; appuyer pour éteindre les indicateurs de direction.

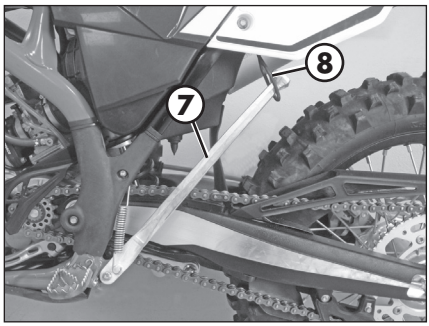
PÉDALE DÉMARRAGE

La pédale de démarrage **6** est montée sur le côté droit du moteur.
La partie supérieure peut être orientée.



BÉQUILLE LATÉRALE

Appuyer vers le sol, avec le pied, la béquille latérale ***7*** et charger celle-ci avec la moto.
Contrôler que le sol soit solide et la position stable.
Sur le tout terrain, la béquille fermée peut être fixée ultérieurement avec une bande en caoutchouc **8**.



MODE D'EMPLOI COMPTEUR DE VITESSE DIGITAL

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

CAPTEUR DE VITESSE/DISTANCE: De type magnétique sans contact
DIMENSIONS DE L'ÉCRAN : 125mm x 41mm x 34mm
TEMPÉRATURE DE STOCKAGE : -20°C to 80°C (-4°F to 176°F)
PILE : 3V CR2032
DURÉE DE LA PILE : Environ un an
ALIMENTATION EXTERNE : 12V DC

GÉNÉRALITÉS

Rétroéclairage:
Le tachymètre/compteur kilométrique numérique est équipé de rétroéclairage pour permettre la lecture dans de mauvaises conditions d'éclairage ambiante (basse ou absente).
En utilisant l'alimentation externe à 12 V (instrument branché à la batterie du véhicule):
- Le rétroéclairage est permanent en présence de l'alimentation à 12 V.
- Après 20 s d'inactivité, le rétroéclairage s'étendra. Pour l'activer, appuyer n'importe quel bouton ou faire tourner la roue.

En n'utilisant que la pile interne:
- Le rétroéclairage restera allumé pendant 4 secondes, puis s'étendra.
- En présence du symbole le rétroéclairage ne s'éteint pas. Le symbole s'affiche lorsque voltage de la pil[illegible] nférieure à 2,45V.

Bouton de Reset:
Utiliser le bouton de Reset (Réinitialisation) situé dans la partie arrière de l'instrument pour effacer toutes les données de parcours, y compris la date et l'heure.
Pile interne:
L'instrument contient une pile interne de 3.0 V, telle que celle utilisée dans les montres (CR2032). L'instrument ne peut fonctionner qu'avec cette pile. Lorsque la pile est déchargée, le symbole LO s'affiche.
Pour remplacer la pile, dévisser le bouchon approprié situé dans la partie arrière de l'instrument au moyen d'une pièce de monnaie. Une fois que la pile est remplacée, s'assurer que le côté positif est visible.
LA PILE DE SUBSTITUTION DOIT ÊTRE DE TYPE CR2032

RÉGLAGE DES PARAMÈTRES

Généralités:
Réglages autorisés:
- Km/h (kilomètres par heure) ou M/h (Mille par heure)
- Dimensions de la roue (circonférence de roulement) [mm]
- Format de l'heure : 12 heures/24 heures
- Date du jour
- Entretien

POUR ENTRER DANS LE MODE DE RÉGLAGE DES PARAMÈTRES, MAINTENIR ENFONCE LE BOUTON DROIT ET GAUCHE PENDANT ENVIRON 3 SECONDES. "Unit" S'AFFICHE SUR L'AFFICHEUR EN CLIGNOTANT.

La logique de fonctionnement est structurée de la manière suivante:
- L'instrument entre en mode SETUP en affichant les paramètres dans l'ordre indiqué ci-dessous.
- L'instrument affiche le paramètre à modifier avec le texte clignotant pendant quelques secondes.
- Pour modifier le paramètre affiché actuellement, il suffit de régler les valeurs en appuyant sur les boutons droit et gauche (selon le mode indiqué ci-après) autrement, vous devez patienter quelques secondes (environ 7 secondes) pour passer aux paramètres suivants.
- Une fois qu'un paramètre est modifié à la valeur souhaitée, l'instrument se déplace automatiquement au réglage suivant ; appuyer sur un bouton de validation n'est pas nécessaire.
- Lorsque vous n'entrez en mode "setup" (réinitialisation) que pour afficher les réglages configurés, il suffit de patienter sans appuyer de bouton ; l'instrument affichera tous les paramètres configurés et retournera automatiquement en condition de "Normal Mode".

SÉQUENCE DE SETUP

Choix de l'unité de mesure
Dimension de la roue
Format de l'heure
Date du jour
Entretien

Sélection de l'unité de mesure (Km/h ou M/h):
POUR SÉLECTIONNER L'UNITÉ DE MESURE (Km/h ou M/h), APPUYER SUR LE BOUTON DROIT OU GAUCHE.
PATIENTER 5 SECONDES POUR PASSER AU RÉGLAGE SUIVANT.
N'APPUYER SUR AUCUN BOUTON.

Sélection de la dimension de la roue (circonférence de roulement):
L'instrument a programmé deux mesures de circonférence de roulement de la roue avant : 2190 mm (version Enduro - jante de 21") ou 1890 mm (version Motard – jante de 17").
APPUYER SUR LE BOUTON GAUCHE POUR SÉLECTIONNER UNE DES DEUX OPTIONS.
PATIENTER 5 SECONDES POUR PASSER AU RÉGLAGE SUIVANT. N'APPUYER SUR AUCUN BOUTON.

Sélectionner le format de l'heure (12 ou 24 heures):
L'instrument est configuré par défaut sur le format 12h.
POUR SÉLECTIONNER LE FORMAT 12h OU 24h, APPUYER SUR LE BOUTON DROIT OU GAUCHE.
PATIENTER 5 SECONDES POUR PASSER AU RÉGLAGE SUIVANT. N'APPUYER SUR AUCUN BOUTON.

Réglage de l'Heure:
L'heure est réglée en augmentant ou en diminuant d'une minute.
APPUYER SUR LE BOUTON GAUCHE POUR DECREMENTER L'HEURE.
APPUYER SUR LE BOUTON DROIT POUR L'INCREMENTER.
PATIENTER 5 SECONDES POUR PASSER AU RÉGLAGE SUIVANT. N'APPUYER SUR AUCUN BOUTON.

Sélection du rappel d'entretien
L'instrument montre le compte à rebours des interventions d'entretien basé sur la date saisie par l'utilisateur. La donnée se base sur les kilomètres ou les milles parcourus en fonction de l'unité de mesure choisie par l'utilisateur. Le réglage d'usine est : "OFF".
APPUYER SUR LE BOUTON GAUCHE POUR RÉDUIRE LE CHIFFRE. APPUYER SUR LE BOUTON DROIT POUR L'INCREMENTER (valeur max. : 10000).
PATIENTER 5 SECONDES AVANT DE QUITTER LE MODE SETUP.
N'APPUYER SUR AUCUN BOUTON.

PAGES-ÉCRANS

Passage entre 3 modes normaux
Toutes les informations pouvant être fournies par l'exprimant sont affichées dans une des ces 3 pages-écrans.
Tant qu'un bouton n'est pas appuyé pour passer à une autre page-écran, l'instrument restera sur la page-écran configurée.
POUR PASSER D'UNE PAGE-ECRAN A UNE AUTRE, APPUYER BRIÈVEMENT SUR LE BOUTON DROIT OU GAUCHE.
Page-écran 1:
• Vitesse • Distance 1 (DST) • Heure
Page-écran 2:
• Vitesse • Distance 2 (DST2) • Heure
Page-écran 3:
• Vitesse maximale (MAX) • Vitesse moyenne (AVG)
• Durée de parcours accumulée (ART) • Odomètre (ODO)
*Remarque : La vitesse maximale et la vitesse moyenne sont automatiquement mises à jour lorsque l'utilisateur accède à la page-écran 3.

CARACTÉRISTIQUES

Généralités:
Lors de l'utilisation normale, l'instrument est en mode "Normal".
Fonctions disponibles:
• Sleep Mode
• Choix entre 3 pages-écrans "Normal"
• Remise à zéro de la Distance 1 (DST1)
• Remise à zéro de la Distance 2 (DST2)
• Remise à zéro de la Vitesse Maximale/Moyenne (MAX/AVG)

Sleep Mode:
Lorsque l'instrument ne reçoit pas d'entrée pendant 5 minutes (par le mouvement de la roue ou par un bouton), celui-ci entre en "Sleep Mode". En "Sleep Mode" l'afficheur n'affiche que l'heure.
Pour quitter le mode "Sleep Mode", il suffit que l'instrument reçoive une entrée par le mouvement du capteur ou la pression d'un bouton.

TACHYMÈTRE

Vitesse

La vitesse s'affiche au centre des pages-écrans 1 ou 2 ; elle va de 0 à 399,9 km/h ou M/h. L'unité de mesure (km/h ou M/h) s'affiche à côté de la vitesse relevée.

Vitesse Maximale (Max) et Moyenne (AVG)

Les vitesses Maximale (MAX) ou Moyenne (AVG) s'affichent sur la page-écran 3, à la gauche de l'afficheur. L'instrument met automatiquement à jour la vitesse maximale (MAX) et moyenne (AVG). Pour remettre à zéro la vitesse maximale (MAX) et la vitesse moyenne (AVG), maintenir enfoncé le bouton droit pendant 5 secondes.

Remarque : pour effectuer la remise à zéro, vous devez vous trouver sur la page-écran 3.

RÉGLAGES DU MESUREUR DE LA DISTANCE PARCOURUE

Description

Le mesureur de la distance parcourue montre la distance parcourue à partir de la dernière remise à zéro. Celui-ci possède deux types de distances caractéristiques.

Parcours (DST)
Le parcours peut aller de 0 à 9999.9 milles ou kilomètres et s'affiche du côté droit de la page-écran 1.
Pour remettre à zéro le parcours, maintenir enfoncé le bouton droit pendant 5 secondes.
Remarque: pour effectuer la remise à zéro, vous devez vous trouver sur la page-écran 1.

Parcours 2 (DST 2)
Le parcours 2 peut aller de 0 à 9999.9 milles ou kilomètres et s'affiche du côté droit de la page-écran 2.
Pour remettre à zéro le parcours, maintenir enfoncé le bouton droit pendant 5 secondes.
Remarque: pour effectuer la remise à zéro, vous devez vous trouver sur la page-écran 2.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

POIDS

Poids net à sec RR 250 - 300 ..... 104 kg (avant 50 Kg; arrière 54 Kg)

DIMENSIONS DU VÉHICULE

Longueur hors tout ..... 2172 mm
Largeur hors tout ..... 807 mm
Hauteur hors tout ..... 1270 mm
Empattement ..... 1482 mm
Hauteur de selle ..... 930 mm
Garde au sol ..... 320 mm
Hauteur repose-pied ..... 407 mm

CHÂSSIS ..... acier au molybdène avec double berceau superposé au dessus du feu de déchargement

PNEUMATIQUES

Dimensions		Pression [Bar]	
Pneumatique avant	**Pneumatique arrière**	**Pneumatique avant**	**Pneumatique arrière**
90/90-21	**140/80-18**	**1,5 (usage routier)**	**1,8 (usage routier)**
		1 (usage hors route)	**1 (usage hors route)**

Jante avant ..... 21x1,6 - 36 trous
Jante arrière ..... 18x2,15 - 36 trous

CONTENANCES

Réservoir à carburant ..... 9,5 litres
Dont réserve ..... 1,5 litres
Circuit de refroidissement ..... 1,3 litres
Type d'huile commande de vitesse 850 ml (10W - 40) - pour détails voir page 28

SUSPENSION AVANT

Fourche hydraulique à tiges renversées (tiges Ø48 mm) "SACHS"
Ressort ..... K 4,2
Type d'huile ..... SHELL TELLUS 32
Quantité huile (du bord supérieur, sans ressort et avec la fourche comprimée) 130 mm
Excursion roue ..... 290 mm

SUSPENSION ARRIÈRE

Mono-ammortiseur avec levier progressif
Ressort..... K 5,2
Précharge (ressort dans son logement)..... 253 mm
Débattement amortisseur..... 135 mm
Excursion de la roue arrière..... 290 mm

FREIN AVANT

Disque Ø 260 mm flottant et pince flottante double piston

FREIN ARRIÈRE

Disque Ø 240 mm pince flottante mono-piston

MOTEUR

Type ..... Monocylindique à 2 temps refroidi au liquide et démarrage électrique

Alésage x course RR 250 ..... 66,4 x 72 mm

Alésage x course RR 300 ..... 72 x 72 mm

Cylindrée (cm^3) RR 250 ..... 249 cm^3

Cylindrée (cm^3) RR 300 ..... 293,1 cm^3

Rapport de compression RR 250 ..... 12,8:1

Rapport de compression RR 300 ..... 11,5:1

Alimentation ..... à carburateur sans mélangeur

Carburateur

	RR 250		RR 300	
Version	Homolog.	Compét.*	Homolog.	Compét.*
Carburateur type	PWK 36S AG		PWK 36S AG	
Jet maximum	118	165	118	165
Jet de ralenti	35	35	38	38
Jet de démarrage	50	85	50	85
Pointeau	N84K	N0ZK	N84K	N2ZW
Position pointeau (du haut)	3°+1/2	2°	4°	2°
Tours vis d'air (tout fermé)	1 + 3/4	1+1/4	2	1+1/4
Butée	OUI	NON	OUI	NON

* - Cette modification rend le véhicule non conforme au code de la route en vigueur. L'utilisation doit être limitée uniquement aux circuits privés et fermés à la circulation.

Refroidissement..... à liquide, circulation forcée du liquide avec pompe

Bougie..... NGK BR7 ES

Embrayage ..... disques multiples en bain d'huile

Boîte de vitesses

Version	**RR 250**		**RR 300**	
Transmission primaire	28/70		28/70	
Rapports de boite 1 ère	12/31		12/31	
Rapports de boite 2 me	15/28		15/28	
Rapports de boite 3 me	19/28		19/28	
Rapports de boite 4 me	20/24		20/24	
Rapports de boite 5 me	27/27		27/27	
Rapports de boite 6 me	28/24		28/24	
Transmission secondaire	Homolog.	Compét.*	Homolog.	Compét.*
	15/45	13/49	15/45	13/49

* - Cette modification rend le véhicule non conforme au code de la route en vigueur. L'utilisation doit être limitée uniquement aux circuits privés et fermés à la circulation.

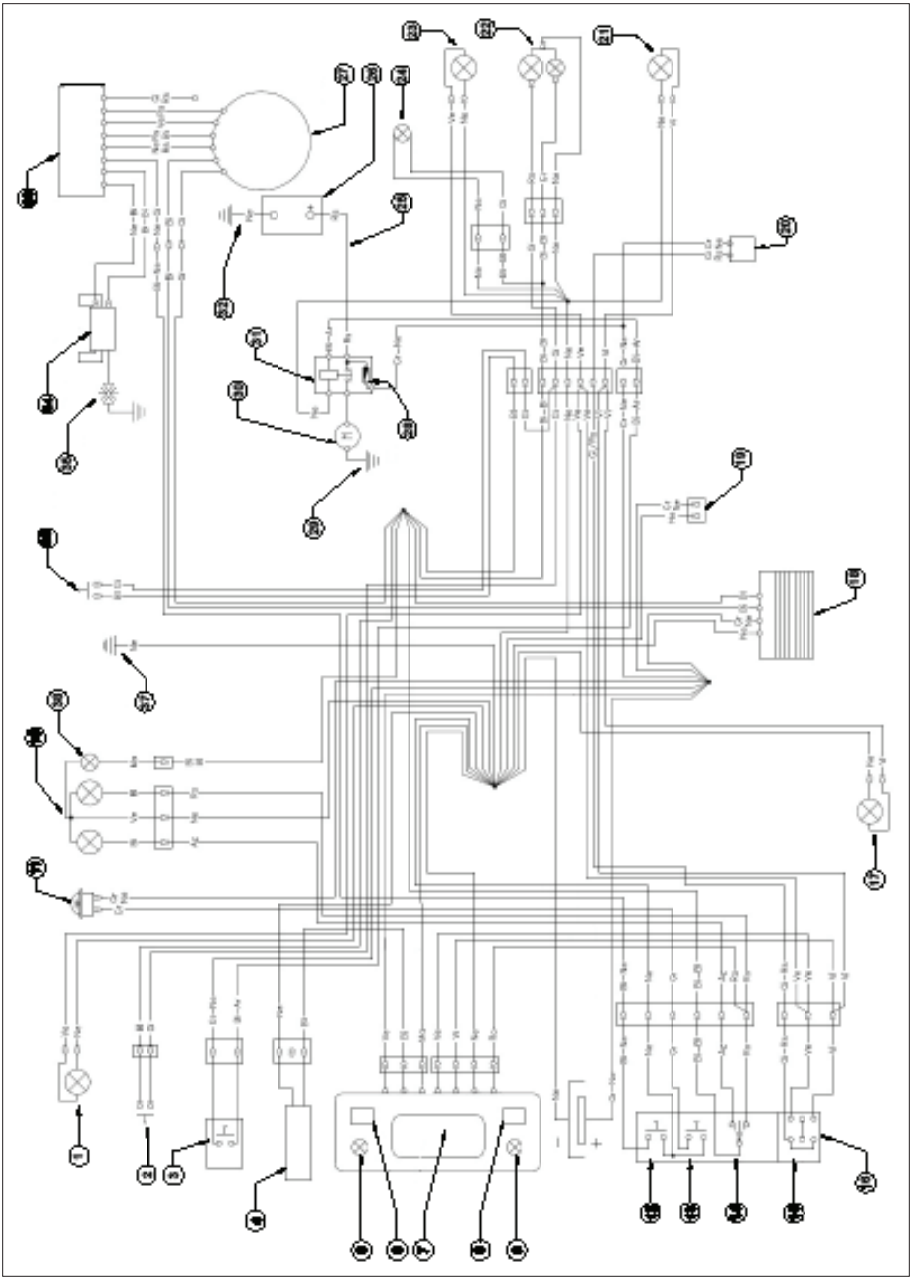
Soupape d'échappement... à actionnement centrifuge avec ressorts de contraste

Mise en marche..... DC-CDI sans rupteur avec variation anticipation numérique, type Kokusan

Démarrage.....électrique et Kick-starter

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

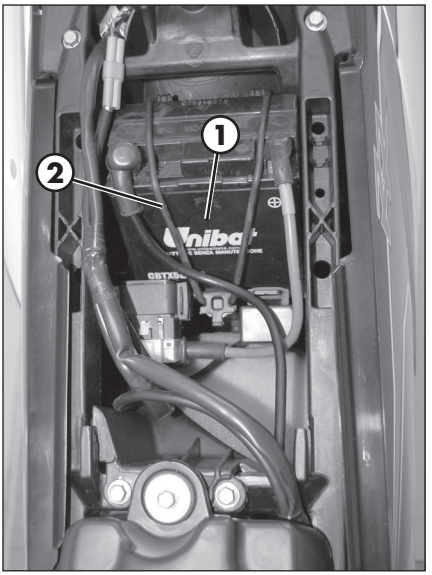
SCHÉMA ÉLECTRIQUE RR



LÉGENDE SCHÉMA ÉLECTRIQUE

1) CLIGNOTANT AVANT DROIT (AMPOULE 12V-10W)
2) CONTACTEUR DE STOP AVANT
3) BOUTON DU DÉMARREUR
4) CAPTEUR TOURS DE ROUE
5) TÉMOIN PHARE
6) BOUTON DROIT
7) DISPLAY
8) BOUTON GAUCHE
9) TÉMOIN PHARE DE ROUTE
10) PROJECTEUR AVEC AMPOULE 12V-35/35W
11) KLAXON 12V
12) BOUTON D'ARRÊT MOTEUR
13) BOUTON CLACSON
14) INVERSEUR CODE/PHARE
15) COMMUTATEUR CLIGNOTANTS
16) GROUPE COMMANDE GAUCHE
17) CLIGNOTANT AVANT GAUCHE (AMPOULE 12V-10W)
18) RÉGULATEUR 12V
19) KIT ELECTRO-VENTILATEUR (OPTION)
20) CENTRALE CLIGNOTANTS
21) CLIGNOTANT ARRIÈRE GAUCHE (AMPOULE 12V-10W)
22) FEU ARRIÈRE LED
23) CLIGNOTANT ARRIÈRE DROIT (AMPOULE 12V-10W)
24) ÉCLAIREUR DE PLAQUE
25) POSITIF BATTERIE
26) BATTERIE 12V - 4Ah
27) ALTERNATEUR
28) FUSIBLE 10A
29) CÂBLE DE MASSE SUR LE CHÂSSIS
30) DÉMARREUR
31) RELAIS DU DÉMARREUR
32) NÉGATIF BATTERIE
33) BOÎTIER ÉLECTRONIQUE
34) BOBINE H.T.
35) BOUGIE
36) BOUTON DE STOP ARRIÈRE
37) MASSE DU CHÂSSIS
38) FEU DE POSITION 12V-5W

Légende des couleurs
Bi = Blanc
Ve = Vert
Ma = Marron
Vi = Violet
Bl = Bleu
Ne = Noir
Gi = Jaune
Rs = Rouge
Ar = Orange
Az = Bleu ciel
Ro = Rose
Gr = Gris



BATTERIE

La batterie **1** se trouve sous le siège et ne demande pas d'entretien.
Il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte ou de remplir à niveau avec de l'eau.
Nettoyer régulièrement les pôles de la batterie et, si cela est nécessaire, graisser–les légèrement avec vaseline technique.

Démontage de la batterie:
Enlever le siège et détacher celui-ci de la batterie, avant le pôle négatif, puis le pôle positif. Raccrocher l'élastique **2**.
Enlever la batterie. Lors du montage de la batterie, insérer celle-ci avec les pôles tournés vers l'antérieur (voir image) et relier le pôle négatif le dernier à la batterie.

ATTENTION :
Pour ne pas l'abîmer, il est conseillé de ne pas faire passer l'élastique **2** sur le coin de la batterie.

ATTENTION:
Des précautions particulières sont demandées, en cas de fuite d'électrolytes (acide sulfureux) de la batterie. L'électrolyte peut provoquer des brûlures graves. Au contact avec la peau, laver abondamment avec de l'eau.
Si l'électrolyte entre dans les yeux, laver au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter immédiatement un médecin.

Bien qu'il s'agisse d'une batterie ferme, des gaz explosifs peuvent ressortir.
Éloigner la batterie de toute source d'étincelle ou de flamme.

Les batteries déchargées doivent être éloignées des enfants et éliminées selon les normes de traitement prévues.

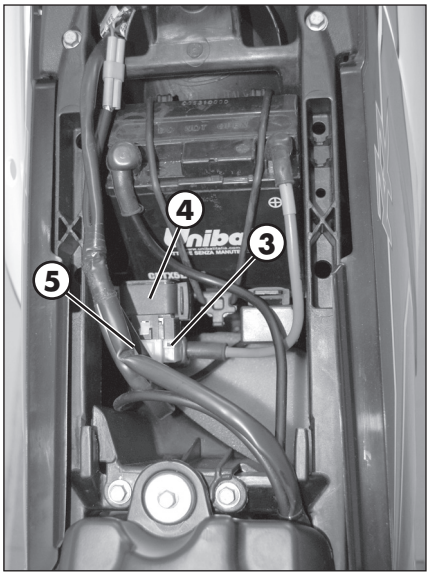
Ne pas enlever les protections.

Monter la batterie, en respectant la polarité.

INACTIVITÉ:
En cas d'inactivité du véhicule, il est conseillé d'enlever la batterie et de la recharger, tous les 15 jours, avec un chargeur approprié. La batterie doit être garée dans un milieu sec, à une température de 5-35°C et éloignée des enfants.

FUSIBLE

Le fusible **3** se trouve dans le relais de démarrage **4** qui se trouve sous la selle et positionné devant à la batterie. Pour accéder au fusible, il est nécessaire d'enlever le siège.



Le fusible protège les systèmes suivants:
•système de démarrage électrique
•klaxon
•clignotants
•équipements

Dans le relais de démarrage se trouve également un fusible de secours **5** (10 ampères).
Un fusible brûlé doit être remplacé uniquement par un autre fusible équivalent.
Si le nouveau fusible devait se brûler après avoir été monté, s'adresser exclusivement à un atelier spécialisé BETAMOTOR.
Le fusible a une capacité de 10 ampères.

ATTENTION :
En aucun cas, il est déconseillé de monter un fusible plus puissant ou d'essayer de "réparer" le même fusible.
Des opérations inappropriées pourraient bloquer toute l'installation électrique.

1 LUBRIFIANTS ET LIQUIDES CONSEILLÉS

Pour un meilleur fonctionnement et une plus grande longévité de la moto, il est recommandé d'utiliser de préférence les produits du tableau:

TYPE DE PRODUIT	**CARACTÉRISTIQUES**
HUILE MÉLANGE	LIQUI MOLY RACING SYNTH 2T
HUILE COMM. DE VIT. ET EMBRAYAGE	LIQUI MOLY RACING 10W40
LIQUIDE DE FREINS	LIQUI MOLY BRAKE FLUID DOT 5.1
HUILE ACTIONNEUR EMBRAYAGE	LIQUI MOLY BRAKE FLUID DOT 5.1
HUILE DE FOURCHE	SHELL TELLUS 32
GRAISSE POUR TRANSMISSION	LIQUI MOLY SCHMIERFIX
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	LIQUI MOLY COOLANT READY MIX RAF12 PLUS

Nota:
Lors des vidanges et renouvellements de fluides, il est recommandé de respecter scrupuleusement le tableau.

CHAP. 2 UTILISATION DU VÉHICULE

TABLE DES MATIÈRES

Contrôlés préalables au fonctionnement 30
Rodage 31
Démarrage moteur 32
Démarrage à moteur froid 32
Démarrage à moteur chaud 32
Remède en cas de moteur "noyé" 32
Approvisionnement en carburant 33
Bouchon du réservoir 33
Robinet carburant 33

2 CONTRÔLÉS PRÉALABLES AU FONCTIONNEMENT

Pour pouvoir utiliser la moto, celle-ci doit être dans un état technique parfait. Afin de garantir la sécurité totale de son fonctionnement, il serait souhaitable de procéder à une vérification générale de la moto avant chaque démarrage.
Dans cette phase, les contrôles suivants doivent être effectués:

1 CARBURANT
Vérifier la quantité de carburant dans le réservoir, ranger le tuyau flexible d'échappement sans plis et fermer le réservoir avec le bouchon.

2 CHAÎNE
Une chaîne avec trop de jeu peut sortir du pignon ou de la couronne. Si elle est trop tendue, elle peut se casser ou abîmer les autres composantes de la transmission secondaire. Un nettoyage ou une lubrification insuffisants peut causer également une usure précoce des composantes.

3 PNEUS
Contrôle général de la bande de roulement. Les pneus qui présentent des coupures ou des regonflements doivent être remplacés. La profondeur du profil doit correspondre à la législation en vigueur. Vérifier également la pression de l'air. Des pneus usés et une pression incorrecte dégradent la conduite routière.

4 FREINS
Vérifier le bon fonctionnement et contrôler le niveau du liquide des freins. Si le niveau du liquide des freins descend au-dessous de la valeur minimum, contrôler l'état d'usure des pastilles des freins ou la présence de fuites éventuelles dans l'installation. En cas de fuites d'huile, faire contrôler l'installation des freins par un atelier spécialisé BETAMOTOR.

5 COMMANDES A CÂBLE FLEXIBLE
Contrôler le réglage et le bon fonctionnement de toutes les commandes à câble flexible.

6 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau du liquide de refroidissement à moteur froid.

7 INSTALLATION ÉLECTRIQUE
Contrôler, en marche, le fonctionnement des feux, des feux en arrière, des feux de stop, des clignotants, des témoins lumineux de contrôle et de l'avertisseur sonore.

8 RAYONS
Vérifier la tension adéquate des rayons

9 BOULONNERIE
Vérifier totalement toute le boulonnerie

Nota:
Contrôler la présence des papiers du véhicule. Les jours de froid, il est préférable de chauffer le moteur en le laissant tourner au ralenti quelques minutes avant de se mettre en route. Toutes les fois que le véhicule est utilisé en tout-terrain, il faut le laver soigneusement, le sécher et enfin le lubrifier.

RODAGE

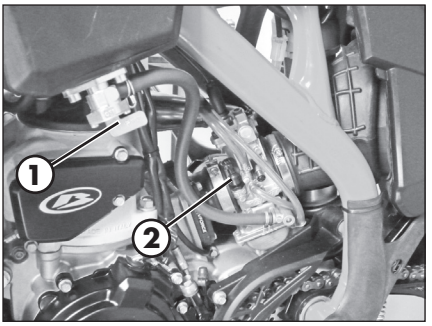
Le rodage correspond a 15 heures d'activité, pendant cette période il est conseillé de:

1 Pendant les premières 3 heures d'exercice, le moteur doit être exploité jusqu'à 70% de sa puissance.
2 Dans les 2 heures d'exercice suivantes, le moteur peut être exploité jusqu'à 90 % de sa puissance.
3 Utiliser le véhicule après avoir bien fait réchauffer le moteur.
4 Éviter de voyager à vitesse constante (en variant la vitesse les différentes composantes seront réglées de manière uniforme et plus rapidement).

Ces procédures doivent être répétées claque fois que piston, bandes élastiques , cylindre, vilebrequin ou roulements vilebrequin sont remplacés.

Attention:
Après les 3 premières heures ou 15 litres de mélange, remplacer l'huile de la boîte de vitesse.

- Toujours utiliser de l'essence super sans plomb et spécifique huile synthétique (mélange à 1,6 %).
- Après la première sortie en tout-terrain, **contrôler toute la boulonnerie**.



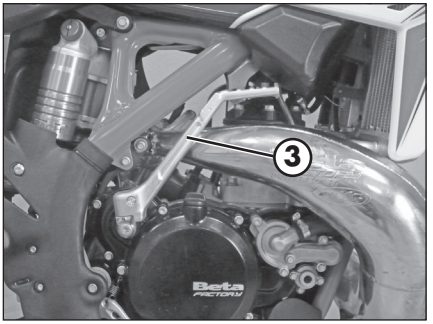
DÉMARRAGE MOTEUR

DÉMARRAGE À MOTEUR FROID

1 Ouvrir le robinet du carburant **1**.
2 Relever le chevalet de la moto.
3 Mettre le levier de vitesse en position neutre.
4 Actionner le starter **2** en tirant jusqu'à l'arrêt.
5 SANS donner du gaz, pousser énergiquement la pédale de démarrage **2** TOTALEMENT, ou bien actionner le démarreur électrique.
6 Après quelques secondes, pousser le starter **2** dans sa position initiale.

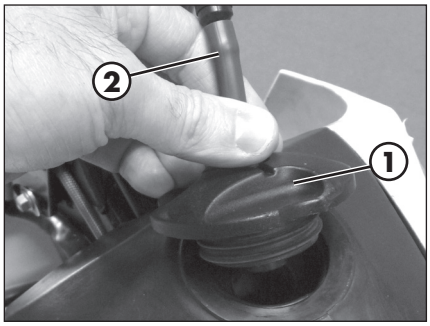
DÉMARRAGE À MOTEUR CHAUD

1 Ouvrir le robinet du carburant **1**.
2 Retirer la béquille de la moto.
3 Mettre le levier de vitesse en position neutre.
4 SANS donner du gaz, pousser énergiquement la pédale de démarrage **3** TOTALEMENT, ou bien actionner le démarreur électrique.



REMÈDE EN CAS DE MOTEUR "NOYÉ"

Lors d'une chute, il peut arriver qu'une quantité plus élevée de carburant se dépose dans le moteur. Actionner la pédale de démarrage **3** 5 –10 fois ou bien le bouton de démarrage électrique, respectivement 2 fois pendant 5 secondes. Démarrer le moteur comme décrit auparavant.



APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT

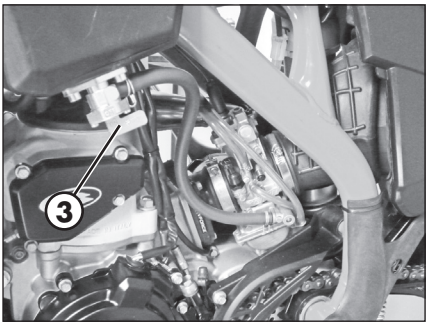
Utiliser un mélange d'essence super sans plomb et huile synthétique à 1,6 % (pour les particularités de l'huile, voir tableau page 28)

BOUCHON DU RÉSERVOIR

Ouvrir: tourner le bouchon du réservoir **1** dans un sens anti-horaire

Fermer: appuyer le bouchon du réservoir et le serrer dans le sens horaire.

Ranger le tuyau d'échappement du réservoir **2** en évitant des plis.



ROBINET CARBURANT

OFF Le robinet du carburant **3** est fermé lorsqu'il se trouve sur la position OFF.

ON Lors de l'utilisation de la moto, tourner la poignée en position ON.
Sur cette position, le réservoir est vidé jusqu'à la réserve.

RES La réserve est consommée uniquement en tournant la poignée sur la position RES. Ne pas oublier de ramener la poignée sur la position ON après avoir fait le plein.

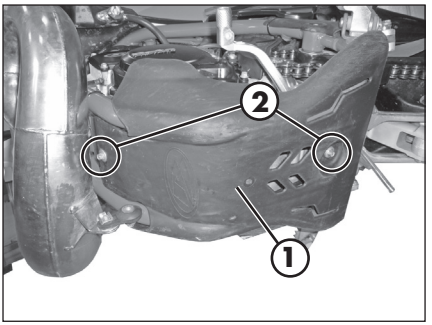
La capacité du réservoir est indiquée à la page 20.
Des éventuels débordements d'essence sur la carrosserie ou sur d'autres parties, doivent être immédiatement essuyés.
Avant de faire le plein d'essence, éteindre le moteur.
ATTENTION: L'essence est hautement inflammable. Éviter de laisser tomber l'essence du réservoir pendant la provision.
Ne s'approcher du goulot du réservoir avec des flammes ou des cigarettes allumées, le risque d'incendie est élevé.
Éviter également l'inhalation de vapeurs nocives.
Le carburant se dilate en cas de réchauffement. Il est donc conseillé de ne pas remplir le réservoir jusqu'à l'extrémité supérieure.

CHAP. 3 CONTRÔLES ET ENTRETIEN

3

TABLE DES MATIÈRES

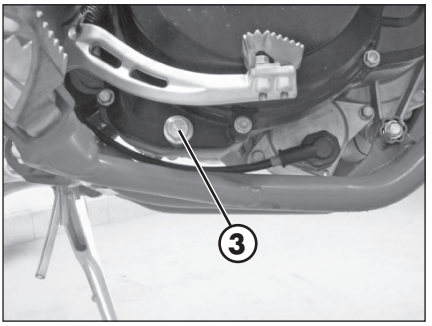
Vidange d'huile boite de vitesse/embrayage....36
Freins....37
Contrôle du niveau liquide du frein avant....37
Remplissage niveau liquide du frein avant....37
Vidange frein avant....37
Contrôle du niveau liquide du frein arrière....38
Remplissage niveau liquide du frein arrière....38
Vidange du frein arrière....38
Contrôle des pastilles du frein avant....39
Contrôle des pastilles du frein arrière....39
Pneumatiques....40
Embrayage hydraulique....41
Contrôle niveau huile....41
Vidange de l'embrayage hydraulique....41
Huile de fourche....42
Filtre de l'air....45
Bougie....46
Carburateur....47
Vidange du bac carburateur....47
Contrôle du niveau du flotteur....48
Liquide de refroidissement....48
Chaîne....49
Entretien de la chaîne....49
Usure de la chaîne....49
Batterie....50
Recharge de la batterie....50
Nettoyage du véhicule....51
Entretien périodique....52
Longue inactivité du véhicule....54
Après une longue période d'inactivité....54



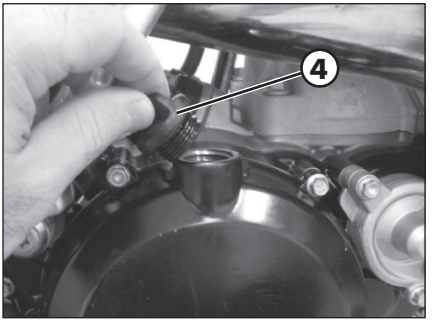
VIDANGE D'HUILE BOITE DE VITESSE/EMBRAYAGE

Pour cette opération il est nécessaire d'enlever le pare-coups inférieur **1**, en enlevant les deux vis **2**, comme démontré en foto .

Le change d'huile doit être effectué avec moteur à température d'exercice.



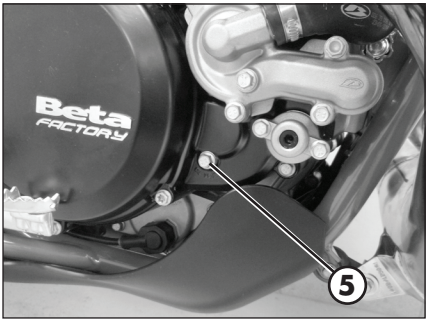
Stationner la moto sur un terrain plat, enlever la vis d'échappement **3** et faire couler l'huile dans un récipient.
Nettoyer bien la vis magnétique et son logement, la remettre sur le moteur et serrer à une couple de 20Nm.



Retirer la fermeture à vis **4** du couvercle droit et introduire 850 ml d'huile PANOLIN OFF ROAD 4T SYNTH 10W/40.

Le niveau huile doit être vérifié en dévissant le bouchon d'inspection **5**. Le niveau huile doit arrivera u bord inférieur du trou fileté.

Dans le cas d'utilisation à fond de l'embrayage (conditions extrêmes - fond en sable / boue), on conseille d'augmenter la quantité d'huile à 1000 ml.
Replacer le pare-chocs inférieur **1** et le fixer au moyen des deux vis **2**. Serrer à 10 Nm.

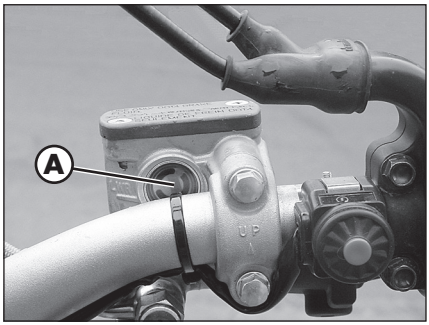


ATTENTION:
L'huile consommé contient des substances dangereuses et qui peuvent nuire à le milieu. Pour son remplacement il est nécessaire d'être bien équipé pour l'évacuation, dans le complet respect des normes des lois en cours.

FREINS

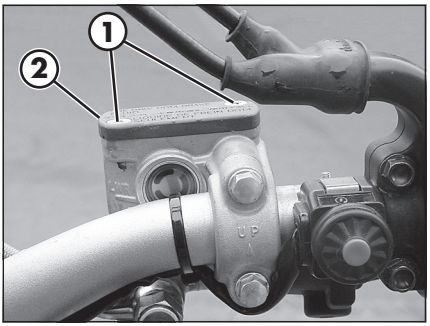
CONTRÔLE DU NIVEAU LIQUIDE DU FREIN AVANT

Contrôler à travers le témoin niveau **A** la présence du liquide des freins. Le niveau minimum du liquide ne doit jamais être inférieur à la référence indiquée sur le témoin.



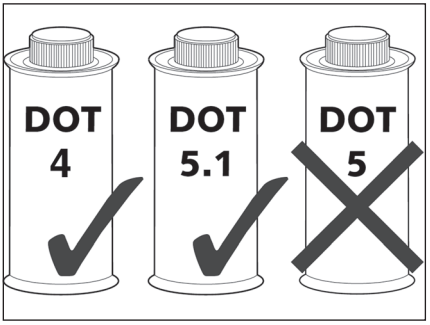
REMPLISSAGE NIVEAU LIQUIDE DU FREIN AVANT

Pour rétablir le niveau, remplir à niveau en dévissant les deux vis **1**, soulevant le bouchon **2** et en introduisant du liquide freins jusqu'à 5 mm au-dessous du bord supérieur du réservoir.



ATTENTION:
Nous recommandons l'utilisation de gradations ci-dessous:
- DOT 4
- DOT 5.1

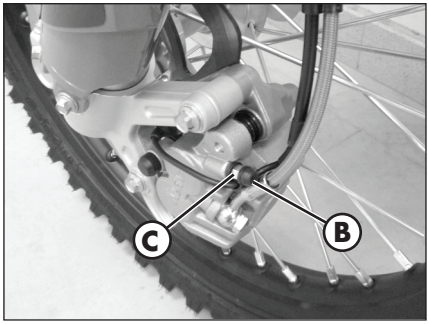
ATTENTION:
Le liquide freins est hautement corrosif, ne laisser tomber aucune goutte sur les parties peintes du véhicule.

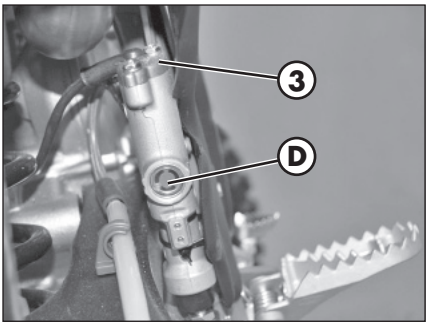


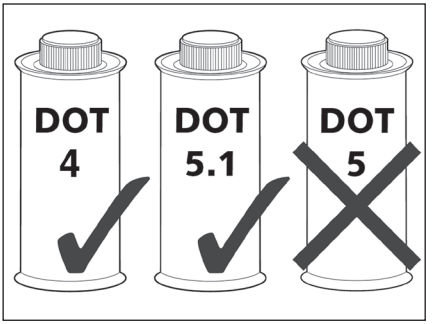
VIDANGE FREIN AVANT

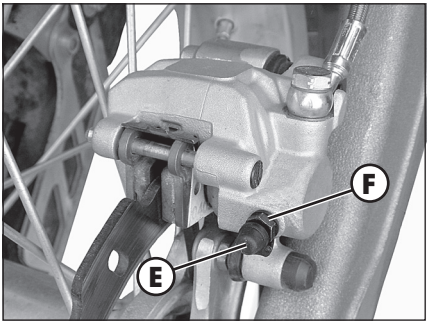
Pour la purge de l'air du circuit de frein avant, procéder ainsi:
- Enlever le capuchon en caoutchouc **B** de la valve **C**.
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile.
- Enfiler l'extrémité d'un petit tuyau transparent sur la valve **B** et l'autre à l'intérieur d'un récipient.
- Pomper avec le levier 2/3 fois et rester avec le levier pressé.
- Dévisser la valve jusqu'à obtenir un écoulement d'huile par le tuyau.
- Si étaient visible, à travers le tuyau, des bulles d'air, répéter les opérations précédents jusqu'à obtenir un écoulement d'huile.
- Serrer la valve et relâcher le levier

NOTE: au cours de cette opération, il est important d'alimenter constamment le réservoir du maitre-cylindre pour compenser l'huile qui s'écoule.
- Enlever le petit tuyau.
- Remettre le capuchon.









CONTRÔLE DU NIVEAU LIQUIDE DU FREIN ARRIÈRE

Contrôler à travers le témoin niveau **D** la présence du liquide des freins. Le niveau minimum du liquide ne doit jamais être inférieur à la référence indiquée sur le témoin.

REMPLISSAGE NIVEAU LIQUIDE DU FREIN ARRIÈRE

Pour rétablir le niveau, remplir à niveau, en dévissant le bouchon **3** et en insérant le liquide freins jusqu'au niveau de référence indiqué sur le témoin **D**.

ATTENTION:
Nous recommandons l'utilisation de gradations ci-dessous:
- DOT 4
- DOT 5.1

ATTENTION:
Le liquide freins est hautement corrosif, ne laisser tomber aucune goutte sur les parties peintes du véhicule.

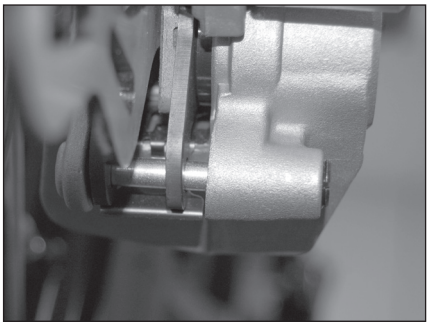
VIDANGE DU FREIN ARRIÈRE

Pour la purge de l'air du circuit du frein arrière, procéder ainsi:
- Retirer le cabochon en caoutchouc **E** de la valve **F**.
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile.
- Enfiler l'extrémité d'un petit tuyau transparent sur la valve **F** et l'autre à l'intérieur d'un récipient.
- Pomper avec le levier 2/3 fois et rester avec le levier pressé.
- Dévisser la valve jusqu'à obtenir un écoulement d'huile par le tuyau.
- Si étaient visible, à travers le tuyau, des bulles d'air, répéter les opérations précédents jusqu'à obtenir un écoulement d'huile.
- Serrer la valve et relâcher le levier

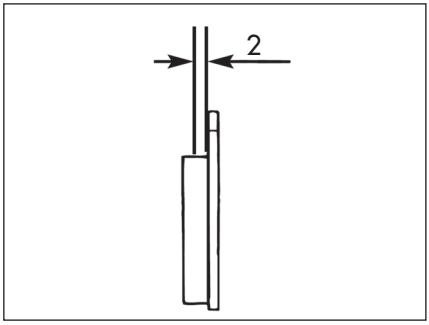
NOTE: au cours de cette opération, il est important d'alimenter constamment le réservoir du maitre-cylindre pour compenser l'huile qui s'écoule.
- Enlever le petit tuyau.
- Remettre le capuchon.

CONTRÔLE DES PASTILLES DU FREIN AVANT

Pour vérifier l'état d'usure du frein avant, il suffit d'analyser la pince d'en bas, où il est possible d'entrevoir les bouts des deux pastilles qui devront présenter une épaisseur d'au moins 2 mm de garniture. Si la couche devait être inférieure, procéder immédiatement au remplacement.



Remarque:
Effectuer le contrôle en respectant les délais indiqués sur le tableau à la page 52.



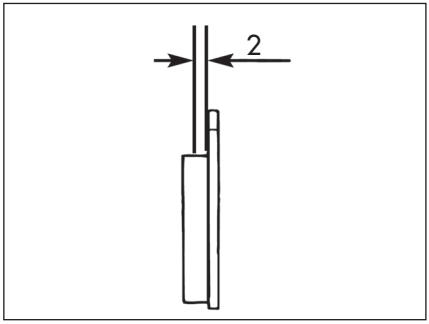
ATTENTION:
Le remplacement tardif des pastilles peut impliquer une diminution importante de l'effet de freinage et la dégradation du disque du frein.

Pour les remplacer s'adresser à un centre de service agréé Betamotor.

CONTRÔLE DES PASTILLES DU FREIN ARRIÈRE

Pour vérifier l'état d'usure du frein arrière, il suffit d'analyser la pince du coté arrière, où il est possible d'entrevoir les bouts des deux pastilles qui devront présenter une épaisseur d'au moins 2 mm de garniture. Si la couche devait être inférieure, procéder immédiatement au remplacement.

Remarque:
Effectuer le contrôle en respectant les délais indiqués sur le tableau à la page 52.



ATTENTION:
Le remplacement tardif des pastilles peut impliquer une diminution importante de l'effet de freinage et la dégradation du disque du frein.

Pour les remplacer s'adresser à un centre de service agréé Betamotor.

PNEUMATIQUES

Faire monter exclusivement des pneus autorisés par BETAMOTOR.
Tout autre pneu peut avoir un impact négatif sur la conduite routière de la moto.

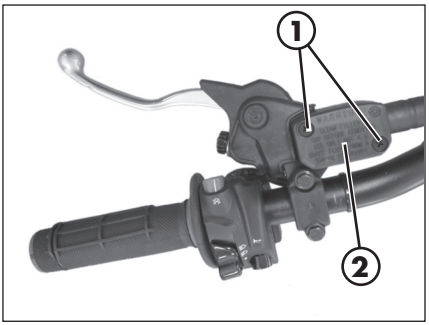
- Afin de garantir votre sécurité, les pneus endommagés doivent être remplacés immédiatement.
- Les pneus lisses ont un impact négatif sur la conduite routière de la moto, notamment sur une chaussée mouillée et sur le tout terrain.
- Une pression insuffisante provoque l'usure anormale et la surchauffe du pneu.
- Sur la roue avant et sur la roue arrière est recommandée l'installation de pneus de même profil.
- Vérifier la pression uniquement lorsque les pneus sont froids.
- Veiller à ce que la pression des pneus se maintienne dans les limites indiquées.

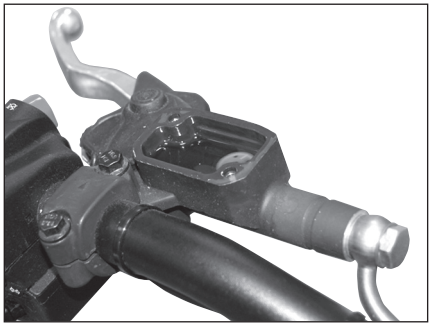
EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

CONTRÔLE NIVEAU HUILE

Pour le contrôle du niveau de l'huile de la pompe de l'embrayage, il est nécessaire d'enlever le couvercle **2**. Enlever les deux vis **1** et enlever le couvercle **2**, ainsi que le soufflet en caoutchouc.
Avec la pompe de l'embrayage en position horizontale le niveau de l'huile devrait être 5 mm au-dessous du bord supérieur.
Si nécessaire, ajouter.

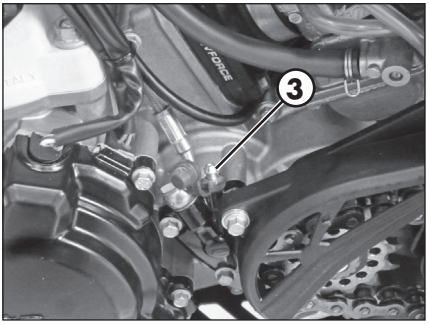
Utiliser liquide indiqué sur page 28 dans le tableau "Lubrifiants et liquides conseillés".



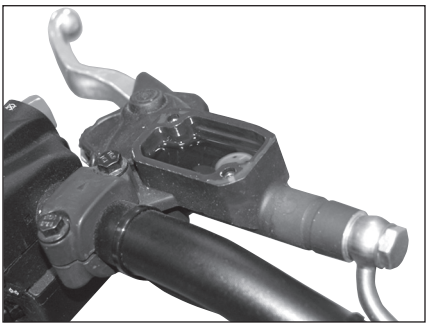


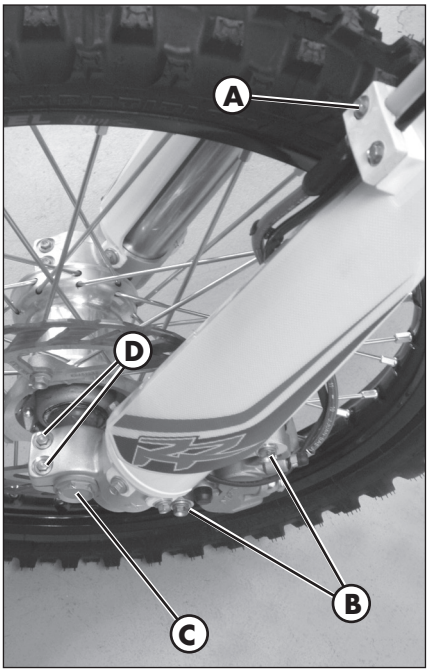
VIDANGE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

Pour purger le circuit de frein arrière de l'air, procéder comme suit:
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile.
- Enfiler l'extrémité d'un petit tuyau transparent sur la valve **3** et l'autre à l'intérieur d'un récipient.
- Pomper avec le levier 2/3 fois et rester avec le levier pressé.
- Dévisser la valve jusqu'à obtenir un écoulement d'huile par le tuyau.
- Si étaient visible, à travers le tuyau, des bulles d'air, répéter les opérations précédents jusqu'à obtenir un écoulement d'huile.
- Serrer la valve et relâcher le levier.



NOTE:
La pompe est adaptée à la purge en dépression. Au cours de cette opération, il est important d'alimenter constamment le réservoir du maitre-cylindre pour compenser l'huile qui s'écoule.
- Enlever le petit tuyau.

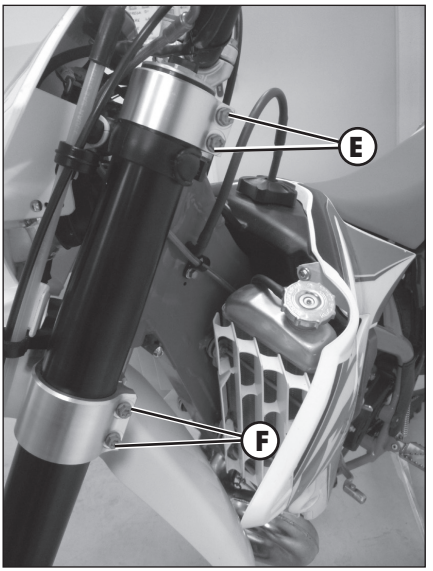




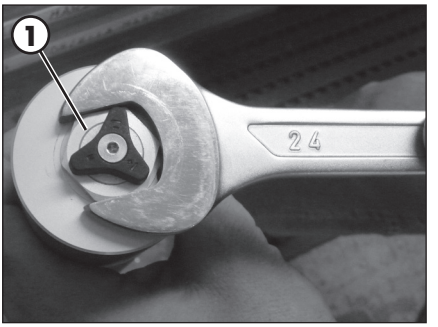
HUILE DE FOURCHE

Tube droit /gauche
La description relative au renouvellement de l'huile des fourches est simplement à titre d'information.
Il est en effet conseillé de s'adresser à un garage agréé BETAMOTOR pour effectuer cette opération:

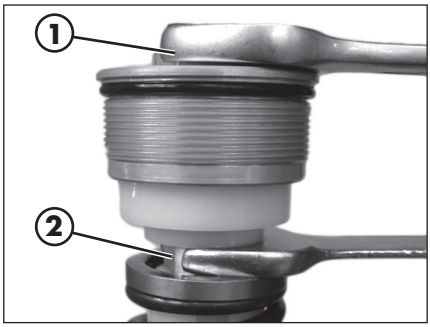
- Appuyer la moto sur une béquille centrale, la soulever en s'assurant qu'elle soit stable.
- Démonter l'étrier guide-câbles **A**
- Démonter les vis **B** qui fixent la pince de frein à la jambe gauche et retirer la pince de frein.
- Démonter le bouchon **C**, desserrer les vis **D**, faire coulisser la cheville de la roue et retirer la roue arrière.



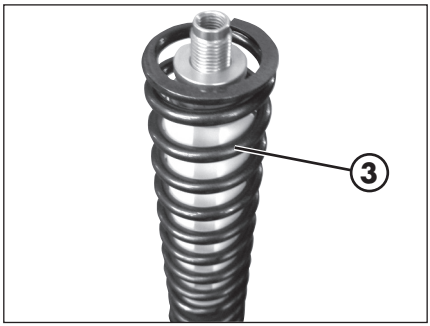
- Desserrer les vis **E** et **F** qui bloquent les jambes de la fourche aux plaques et faire coulisser les jambes de la fourche.
- Disposer les jambes à la verticale avec le bouchon **1** dirigé vers le haut. Desserrer le bouchon supérieur **1**.



• Desserrer le contre-écrou **2** et retirer le bouchon **1**.

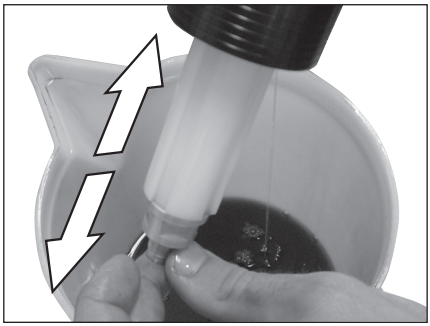


• Extraire le ressort **3** et retourner le tuyau en faisant sortir l'huile.

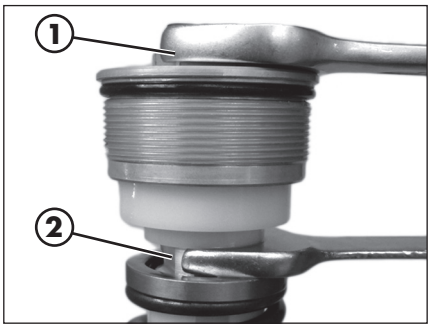


• Remuer l'élément pompant et égoutter l'huile restante.

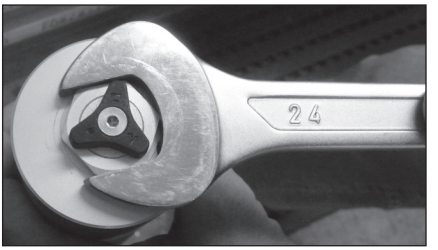
Une fois complété l'égouttage de l'huile, introduire la quantité d'huile neuve décrite dans le chap. 1 page 20.



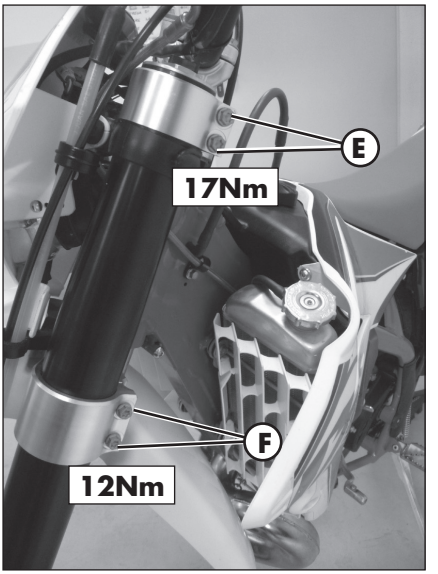
• Purger l'élément pompant de l'air en le faisant monter et descendre jusqu'à son chargement complet.
Introduire le ressort et visser le bouchon jusqu'à son insertion complète sur la tige de l'élément pompant. Bloquer le bouchon **1** sur la tige de pompage avec un contre-écrou **2**.



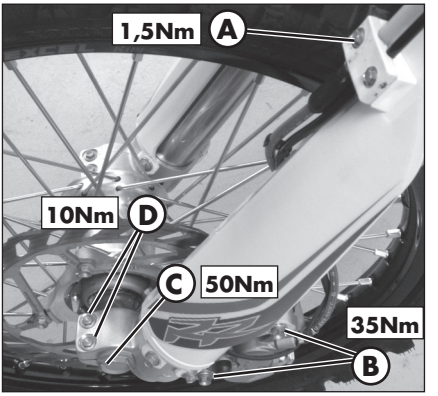
• Visser le bouchon à la jambe complètement étendue.



• IInsérer les jambes dans la plaque et, une fois positionnée la jambe au niveau d'extension désiré, procéder au serrage des vis **E** à 17 Nm et **F** à 12 Nm après avoir les avoir graissées.



• Appliquer la roue avec les entretoises, la cheville et le bouchon **C** qui sera serré à 50 Nm. Serrer les vis **D** à 10 Nm. Appliquer la pince du frein et sur les vis **B**, appliquer des freins filets d'intensité moyenne. Serrer à 35 Nm. Appliquer un étrier guide-câble et serrer les vis **A** à 1,5 Nm.



FILTRE DE L'AIR

Un filtre de l'air sale compromet le passage de l'air, réduit la puissance du moteur et augmente la consommation de carburant. Pour ces raisons, l'entretien du filtre de l'air doit être effectué régulièrement.

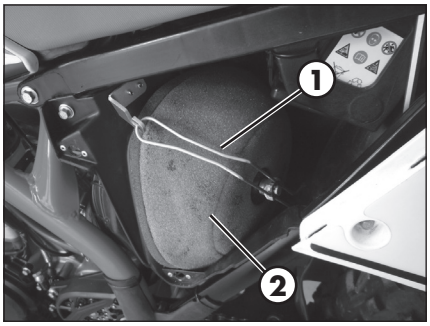
Pour accéder au filtre, il faut:
- Déclancher le flanc de couverture filtre en le tirant vers l'extérieur
- Décrocher la plaque de fixation du filtre **1**
- Extraire le filtre de l'air **2**
- Laver soigneusement le filtre à l'eau et au savon
- Le sécher
- L'humecter d'huile pour filtre, en éliminant l'excédent de manière à ce qu'il ne goutte pas

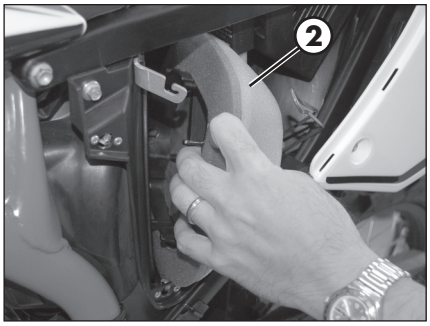
ATTENTION:
Ne pas nettoyer le filtre à l'essence ou au pétrole.
Ne mettre jamais en marche la moto sans filtre de l'air. L'infiltration de poussière et de saletés peut provoquer des dommages ainsi qu'une usure précoce.

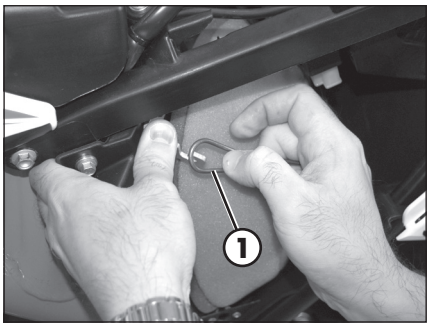
- Si nécessaire, nettoyer également l'intérieur du boîtier
- Remonter en prêtant attention à la correcte fermeture hermétique du joint en caoutchouc
- Raccrocher la plaque de fixation du filtre **1**
- Replacer le carénage de couverture

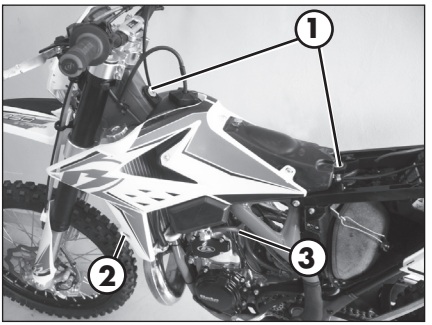
ATTENTION:
Après chaque intervention, contrôler qu'aucun objet n'est resté à l'intérieur du boîtier.

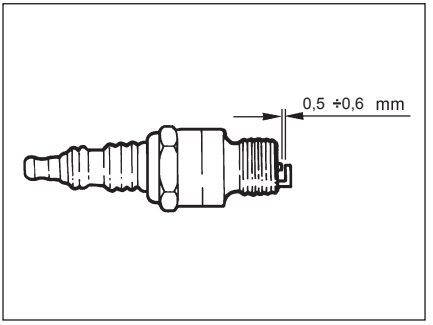
Vérifier la propreté du filtre chaque fois que le véhicule est utilisé en hors route.











BOUGIE

Pour accéder à la bougie il est nécessaire de démonter la selle et le réservoir essence.
Pour démonter le réservoir il est nécessaire d'enlever la selle, dévisser complètement les deux vis **1** de fixation du réservoir au cadre et la vis **2** (une par coté) de fixation du flanc au radiateur. Déconnecter le tube essence **3** du robinet qui devra être positionné sur OFF.

Soulever le réservoir avec les flancs.

ATTENTION:
Ne pas effectuer le contrôle avec le moteur chaud.

Une bougie en bon état contribue à la diminution de la consommation et au parfait fonctionnement du moteur.

Pour effectuer le contrôle, il suffit de retirer le capuchon de la bougie et de la dévisser en utilisant la clé fournie en équipement. Nettoyer soigneusement les électrodes en utilisant une brosse métallique. Souffler la bougie à l'air comprimé pour éviter que les résidus éventuels puissent pénétrer dans le moteur.

Mesurer l'écartement des électrodes avec un calibre d'épaisseur, il doit être de 0,5 - 0,6 mm, dans le cas où il ne corresponde pas à cette valeur, il est possible de corriger en pliant l'électrode de masse.

La bougie peut être :
de couleur noire → carburation "grasse"
de couleur noisette → carburation correcte
de couleur blanche → carburation "maigre"

Vérifier qu'il n'y a pas de fissures sur l'isolant ou d'électrodes corrodées, dans ces cas, il faut la remplacer immédiatement.

Lubrifier le filetage de la bougie et (moteur à froid), la visser à la main jusqu'à la butée puis la bloquer avec la clé.

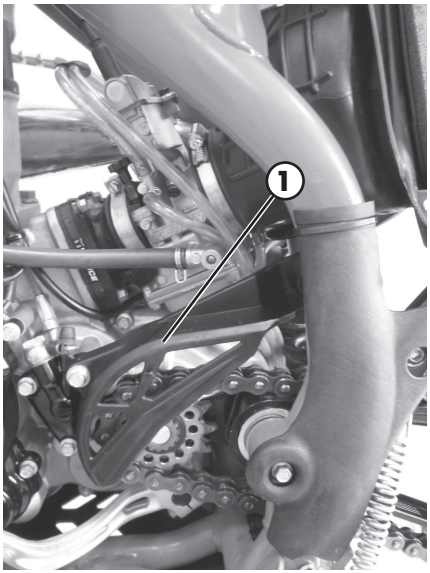
Note:
- Il est recommandé d'utiliser toujours des bougies NGK BR7 ES.

CARBURATEUR

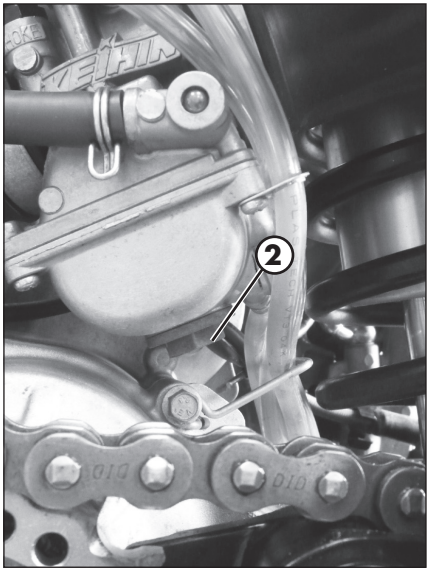
La vanne du gaz, l'aiguille conique et le jet en pointe d'aiguille sont soumis à une usure élevée, à cause de la vibration du moteur.
Par conséquent, des dysfonctionnements peuvent se manifester.

VIDANGE DU BAC CARBURATEUR

S'il faut vider la cuve du carburateur, procéder comme décrit. Effectuer ce travail avec le moteur froid. Enlever la protection de la chaîne **1**, fermer le robinet du réservoir et placer un chiffon sous le carburateur de façon à pouvoir récupérer le carburant qui coule. Ouvrir la vis d'échappement **2** pour vidanger le carburant. Refermer la vis d'échappement.
Appliquer de nouveau la protection de la chaîne et serrer les vis à 10 Nm.

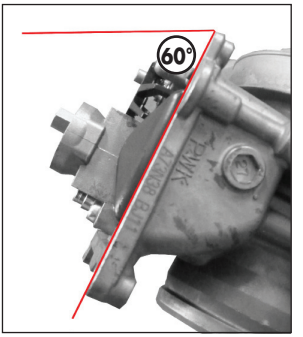


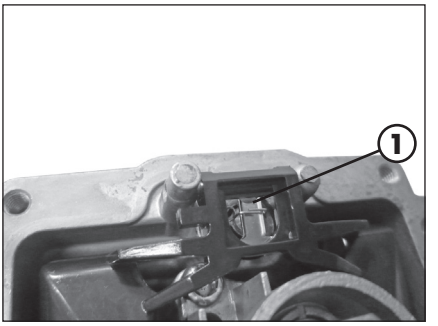
ATTENTION:
Le carburant est facilement inflammable et toxique. Manier donc le carburant avec précaution. N'effectuer jamais des travaux sur le système carburant à proximité de sources de chaleur et de flammes libres. Faire toujours refroidir avant le moteur. Nettoyer les excédents éventuels a l'aide d'un chiffon propre. Les matériels empreignes de carburant sont aussi facilement inflammables. En cas d'ingestion ou de contact avec les parties sensibles du corps, consulter immédiatement un médecin. Procéder à un traitement approprié.

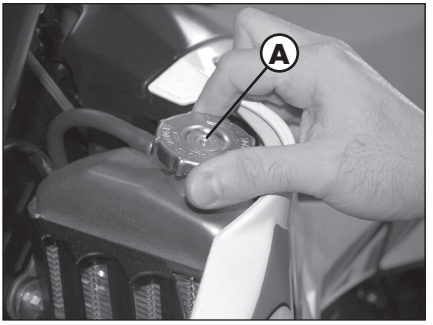


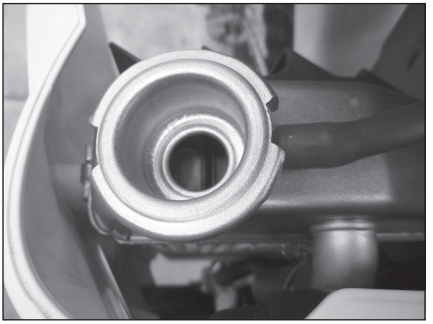
CONTRÔLE DU NIVEAU DU FLOTTEUR

Démonter le carburateur et enlever le bac. Tenir incliné le carburateur à environ 60° de façon à ce que le flotteur s'appuie à la vanne à pointeau sans l'écraser.
Dans cette position le coin du flotteur devrait être parallèle à la superficie d'emboîtement du bac du carburateur (voir image).
Si la hauteur du flotteur ne correspond pas à la valeur nominale, contrôler la vanne en pointe d'aiguille du flotteur et, le cas échéant, remplacer celle-ci.
Si la vanne en pointe d'aiguille du flotteur est en position correcte, la hauteur du flotteur peut être réglée, en pliant le levier du flotteur **1**.
Monter la cuve du carburateur, monter le carburateur et vérifier le régime ralenti.









LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le contrôle du niveau doit être effectué à moteur froid, selon les indications suivantes:

- Dévisser le bouchon **A** et contrôler visuellement le niveau du liquide. Lorsque le moteur est froid, le liquide doit couvrir pour environ 10 mm les lamelles du radiateur.
- Si le niveau ne couvre pas les lamelles du radiateur, ajouter du liquide (ver le tableau page 28).

La capacité du circuit est affichée dans le tableau à la page 20.

ATTENTION:
Ne dévisser jamais le bouchon de charge du radiateur à moteur chaud, afin d'éviter des brûlures.

CHAÎNE

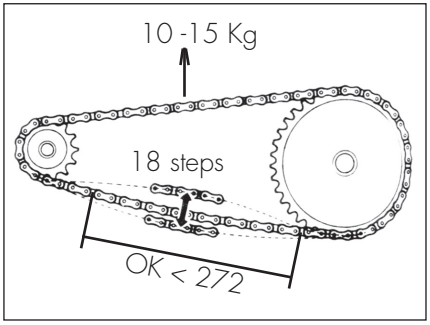
ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

La durée de la chaîne dépend surtout de son entretien. Des chaînes sans X-ring doivent être nettoyées régulièrement dans le pétrole et immergées ensuite dans l'huile chaude pour chaînes ou bien traitées avec un spray spécifique.
L'entretien de la chaîne avec X-ring est réduit au minimum. La meilleure méthode de nettoyage est l'utilisation d'eau en abondance. N'utiliser jamais des brosses ou des dissolvants pour nettoyer la chaîne. Lorsqu'elle est sèche, il est possible d'utiliser un spray spécifique pour chaînes avec X-ring.

Le lubrifiant ne doit atteindre en aucun cas ni le pneu arrière ni le disque du frein, autrement l'adhérence du pneu au sol et l'action du frein arrière seraient réduites de manière importante et le contrôle de la moto pourrait être perdu avec facilité.

USURE DE LA CHAÎNE

Pour contrôler l'état d'usure de la chaîne, suivre attentivement les instructions suivantes:
Positionner le levier de vitesses en position neutre, tirer la branche supérieure de la chaîne vers le haut avec une force de 10 - 15 Kg (voir l'image). A ce point, mesurer la distance de 18 pas sur la branche inférieure de la chaîne. Lorsque la quantité relevée est ≥272 mm, il est conseillé de remplacer la chaîne. Les chaînes ne s'usent pas toujours de manière uniforme, pour cette raison, il faut répéter la mensuration sur plusieurs points de la chaîne.



Lorsqu'une chaîne neuve est montée, il est recommandé de remplacer également le pignon et la couronne. Des chaînes neuves s'usent plus rapidement sur des pignons vieux et usés. En cas de remplacement, régler la tension tel qu'il est décrit à la page 61.

BATTERIE

RECHARGE DE LA BATTERIE

Démonter la batterie et déterminer l'état de charge. Vérifier avec tester à circuit ouvert (10-12 après la mise en fonction) que la tension dépasse 12,6 V. La recharge est conseillée au-dessous de cette valeur.
Recharger la batterie en suivant, selon l'appareil dont vous disposez, une des deux procédures décrites ci-après:

- tension constante de 14,4÷15 V pendant ~12 heures, vérifier ensuite la tension après de 10÷12 heures de la fin de la recharge, comme décrit auparavant.
- Courant constant: recharger la batterie à 0,5/0,8 A, jusqu'à ce que la tension entre les pôles ne soit stabilisée à ~14,5 V.

ATTENTION:
Dans la batterie hermétique, ne pas enlever le bouchon de fermeture hermétique et n'ajouter aucun liquide.

ATTENTION:
Pour la recharge connecter avant la batterie au chargeur-batterie et allumer ensuite le chargeur-batterie.
Si la recharge est effectuée dans des milieux fermés, il est conseillé d'aérer abondamment les pièces. En effet, pendant la recharge, la batterie produit des gaz explosifs.

NETTOYAGE DU VÉHICULE

ATTENTION : Ne jamais nettoyer le véhicule avec un appareil à haute pression muni d'un fort jet d'eau. La pression excessive peut rejoindre les composantes électriques, connecteurs, câbles flexibles, coussinets etc. et les endommager ou les détruire.

ATTENTION : Laver fréquemment les véhicules circulant près de la mer (sel) et des axes routiers soumis à l'épandage de sel en hiver. Recouvrir avec une couche d'huile ou une pulvérisation en silicone les parties les plus exposé ou non peintes comme les cercles, fourche et le bras oscillant. Ne pas traiter les parties en caoutchouc et les freins.

Lors du nettoyage, éviter l'exposition directe au soleil.

Fermez le système d'échappement, pour empêcher l'eau d'y pénétrer.

Pour ramollir la saleté et la boue accumulées sur les peintures, utiliser un jet d'eau. Une fois ramollis, la boue et la saleté doivent être enlevées avec une éponge douce pour carrosserie imprégnée de beaucoup d'eau et shampooing (2-4% de shampooing dans l'eau). Rincer ensuite abondamment à l'eau et essuyer avec un jet d'air comprimée et un linge ou une peau de chamois.

Procéder au déchargement de la boîte à filtre au moyen du reniflard spécial et au séchage.

Les détergents polluent les eaux. Aussi, le lavage du véhicule doit s'effectuer dans un endroit équipé pour la récupération et l'épuration des liquides de lavage.

Après le nettoyage, rouler sur une courte distance jusqu'à ce que le moteur atteigne sa température de fonctionnement.

ATTENTION: avec des freins mouillés l'effet de freinage est réduit. Actionner les freins avec prudence afin de leur permettre de sécher.

Pousser vers l'arrière la protection des commandes au guidon, pour que l'eau s'évapore.

Lorsque la moto sera complètement sèche et refroidie, lubrifier tous les points coulissants et de travail.

Manipulez tous les composants en plastique et peints avec des détergents ou produits non agressifs et spécifique aux soins du véhicule.

Pour éviter tout dysfonctionnement dans la partie électrique, traiter les contacts électriques et les interrupteurs avec un aérosol pour les contacts électriques.

3 ENTRETIEN PÉRIODIQUE

		Fin rodage - **3** heures	Révision **1 - 30** heures	Révision **2 - 60** heures	Révision **3 - 90** heures	Révision **4 - 120** heures	Révision **5 - 150** heures	Révision **6 - 180** heures
Moteur	Huile boite de vitesses et embrayage	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**
	Bougie	**C**		**S**		**S**		**S**
	Vis de fixation moteur *	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Vis pédale démarrage et levier de vitesse	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Capuchon bougie	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**
	Disques d'embrayage conducteurs (revêtus)		**C**	**C**	**S**	**C**	**C**	**S**
	Ressorts d'embrayage		**C**	**C**	**S**	**C**	**C**	**S**
	Moyeu d'embrayage - cage		**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Roulements boite de vitesses (arbre primaire)				**S**			**S**
	Cylindre			**C**		**C**		**C**
	Piston et segments			**S**		**S**		**S**
	Bielle				**S**			**S**
	Roulements vilebrequin				**S**			**S**
	Aspect de surface boite de vitesses				**C**			**C**
	Set joints pompe à eau				**S**			**S**
	Soupape d'échappement			**C/P**			**C/P**	
	Lamelle de la boîte à clapets			**C**	**S**		**C**	**S**
Carburateur	Étanchéité	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Ralenti	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Tuyau carburant	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Tuyaux reniflard	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
Groupes d'assemblage	Niveau et étanchéité installation de refroidissement	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Étanchéité échappement	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Aisance et régulation câbles de commande	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Niveau de liquide pompe d'embrayage	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Carter filtre et filtre air	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**
	Chaîne couronne et pignon	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**

Légende

C **Contrôle** (Nettoyage, réglage, lubrification, remplacement si nécessaire)
S **Remplacement**
R **Réglage**
P **Nettoyage**
T **Serrage**

		Fin rodage - **3** heures	Révision **1 - 30** heures	Révision **2 - 60** heures	Révision **3 - 90** heures	Révision **4 - 120** heures	Révision **5 - 150** heures	Révision **6 - 180** heures
Freins	Niveau de liquide et épaisseur plaquettes	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Épaisseur disques	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Étanchéité tuyautages	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Course sans charge et aisance des commandes	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
Partie Cycle	Étanchéité et fonctionnement amortisseur et fourche	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Para-poudre	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**	**P**
	Roulements de direction	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Vis	**T**	**T**	**T**	**T**	**T**	**T**	**T**
Roues	Tension des rayons et voile des jantes	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Pneus (usure et pression)	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**
	Jeu des roulements	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**	**C**

Légende

C **Contrôle** (Nettoyage, réglage, lubrification, remplacement si nécessaire)
S **Remplacement**
R **Réglage**
P **Nettoyage**
T **Serrage**

(*) Fixation	Vis	Frein filet	Couple [Nm]
Moteur au châssis	Vis spéciale M10		45
Brides de fixation tête au châssis antérieur	M8x20	M#	35
Brides de fixation tête au châssis postérieur	M8x16	M	35
Brides de fixation tête au moteur	M8x65		35

Freins filets résistance moyenne

AVERTISSEMENT:
En cas d'intervention à effectuer sur la moto, s'adresser au réseau d'Assistance Agréé Betamotor.

LONGUE INACTIVITÉ DU VÉHICULE

En prévision d'une longue période d'inactivité du véhicule, par exemple durant la saison d'hiver, il est nécessaire de prendre quelques mesures simples qui garantissent un bon maintien.

- Effectuer un nettoyage soigné de toutes les parties du véhicule;
- Réduire la pression des pneumatiques d'environ 30% en les maintenant si possible soulevés du sol.
- Retirer la bougie et verser dans l'orifice quelques gouttes d'huile moteur. Faire tourner le moteur de quelques tours avec le levier de kick (si prévu), revisser la bougie.
- Couvrir d'un voile d'huile ou de silicone spray, les parties non peintes, à l'exception des parties en caoutchouc et des freins.
- Enlever la batterie et la garder celle-ci dans un milieu sec, en la rechargeant tous les 15 jours.

- Couvrir le véhicule avec une bâche pour la poussière.
- Vidanger la cuve du carburateur comme décrit à la page 47

APRÈS UNE LONGUE PÉRIODE D'INACTIVITÉ

- Remettre la batterie en place.
- Rétablir la pression des pneus.
- Contrôler le serrage de toutes les vis ayant une certaine importance du point de vue mécanique.

Nota:
Le contrôle du serrage des vis doit être renouvelé régulièrement.

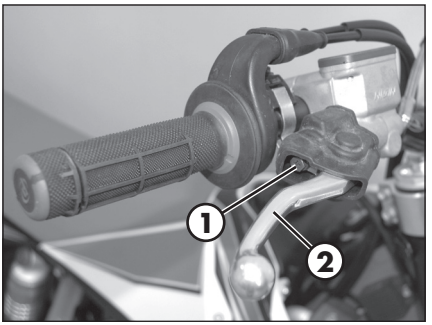
- Effectuer le premier démarrage avec le (kick-starter)

CHAP. 4 RÉGLAGES

4

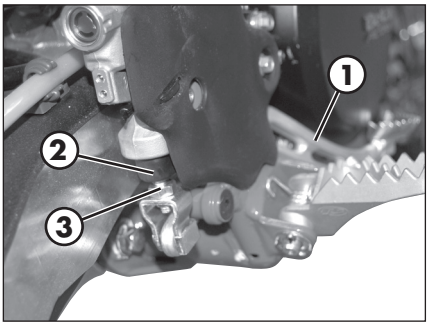
TABLE DES MATIÈRES

Réglage de la position de base du levier du frein avant 57
Modification de la position de base de la pédale du frein 57
Réglage de la position de base du levier de l'embrayage 57
Réglage du guidon 57
Réglage commande gaz 58
Contrôle et réglage du jeu à la direction 58
Réglage de la fourche 59
    Réglage du frein en extension 59
    Réglage du frein en compression 59
Amortisseur 60
    Réglage du frein hydraulique (grandes et petites vitesses) 60
    Réglage pre-chargement du ressort 60
    Réglage du frein hydraulique en extension 61
Tension de la chaîne 61
Réglage du minimum 62
Réglage commande soupape d'échappement 63



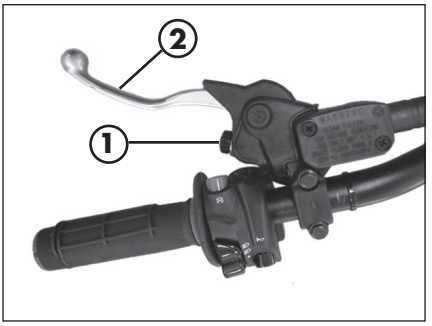
RÉGLAGE DE LA POSITION DE BASE DU LEVIER DU FREIN AVANT

La position du levier du frein **2** peut être réglée en intervenant sur la vis de réglage **1**.



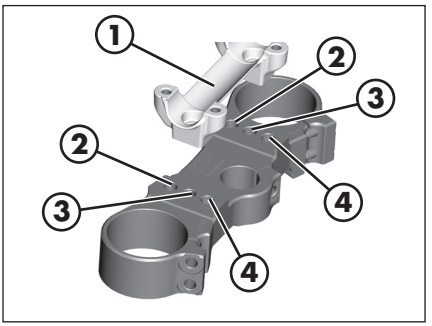
MODIFICATION DE LA POSITION DE BASE DE LA PÉDALE DU FREIN

La position de base de la pédale de frein **1** est modifiable à l'aide du contre-écrou (positionné sous le pare-poussière **2**) et de la vis de réglage **3**. Desserrer le contre-écrou et tourner la vis de réglage pour régler la hauteur souhaitée. Serrer le contre-écrou une fois terminée l'opération.



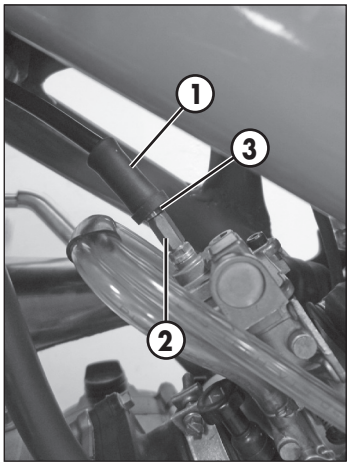
RÉGLAGE DE LA POSITION DE BASE DU LEVIER DE L'EMBRAYAGE

La vis de réglage **1** permet de régler la distance du levier **2** du bouton de réglage. La course à vide est automatiquement récupérée.



RÉGLAGE DU GUIDON

Le cavalier inférieur **1** peut être positionné, respectivement, sur les trous **2**, **3** ou **4**, tandis que le guidon peut être tourné de 180 ° afin d'obtenir différents ajustements selon les exigences de conduite du pilote.



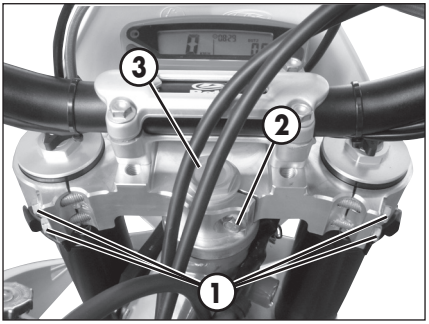
RÉGLAGE COMMANDE GAZ

La commande du gaz doit avoir toujours un jeu de 3-5 mm. En outre, en phase de marche, le nombre de tours du minimum ne doit pas varier en braquant à droite ou à gauche jusqu'à l'arrêt. Pousser vers l'arrière le capuchon de protection **1**. Desserrer le contre-écrou d'arrêt **2** et tourner correctement la vis de réglage **3**. En tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre le parcours à vide diminue, tandis qu'elle augmente en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre. Serrer le contre-écrou d'arrêt et contrôler le mouvement de la poignée de commande du gaz.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU JEU À LA DIRECTION

Vérifier périodiquement le jeu à la direction en faisant jouer la fourche en avant et en arrière comme le montre la figure. En cas de jeu, procéder au réglage en opérant de la manière suivante:

- Dévisser les quatre vis **1** et la vis **2**.
- Récupérer le jeu en intervenant sur la vis **3**.
- Serrer les vis **1** à 17 Nm
- Serrer la vis **2** à 20 Nm



NOTE:
Un réglage correct en plus de ne pas laisser de jeu, ne doit pas provoquer de durcissement ou de points durs à la rotation du guidon. Vérifier le sens de montage des cavaliers qui peut modifier l'assise du guidon.

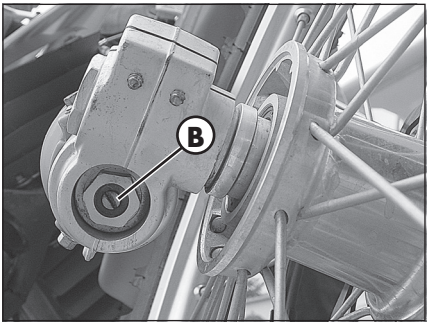
4 RÉGLAGE DE LA FOURCHE

RÉGLAGE DU FREIN EN EXTENSION

Le groupe du frein hydraulique en extension détermine la conduite lors de l'extension de la fourche et peut être réglé par la vis **A**. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre (vers le +) l'action du frein en extension augmente, tandis qu'en tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (vers le -) l'action du frein en extension diminue.

Réglage standard **RR 2t**:
12 déclenchements de la position, tout fermé

RÉGLAGE DU FREIN EN COMPRESSION



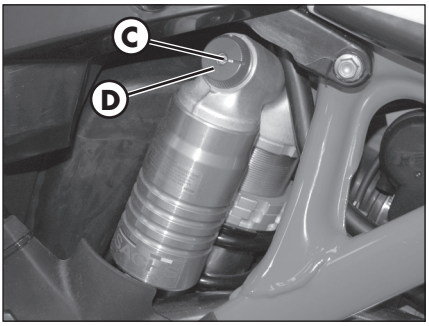
Le groupe du frein hydraulique en compression détermine la conduite lors de compression de la fourche et peut être réglé par la vis **B** sur l'extrémité inférieure des leggings des fourche. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, l'action du frein en compression augment, tandis qu'en tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre l'action du frein en compression diminue.

Réglage standard **RR 2t**:
12 déclenchements de la position, tout fermé

AMORTISSEUR

RÉGLAGE DU FREIN HYDRAULIQUE (GRANDES ET PETITES VITESSES)

L'amortisseur offre la possibilité d'un double réglage pour les grandes et les petites vitesses. Pour les petites vitesses, il est fait référence au frein de l'amortisseur en compression et non pas à la vitesse de la moto. Le réglage pour la petite vitesse se traduit dans une compression lente, et vice-versa, le réglage pour grandes vitesses dans une compression rapide.



Réglage pour petite vitesse :

- Relâcher la vis **C** à l'aide d'un tourne-vis, dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le frein hydraulique en compression.

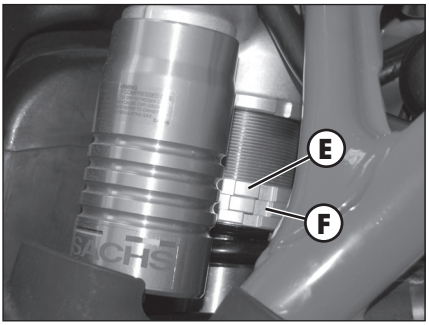
Réglage standard **RR 2t**:
20 déclenchements de la position, tout fermé

Réglage pour grandes vitesses:

- Tourner la poignée **D** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour diminuer le frein en compression.

Réglage standard **RR 2t**:
20 déclenchements de la position, tout fermé

ATTENTION:
De la position standard, en tournant la poignée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, (en fermeture), la vis centrale aura un mouvement solidaire et tournera donc avec la poignée.



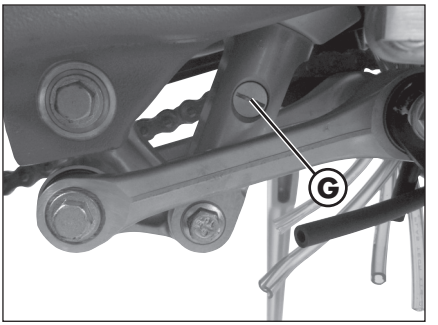
RÉGLAGE PRE-CHARGEMENT DU RESSORT

Pour régler le pré-chargement du ressort, suivre les instructions suivantes: Relâcher la contre-embout **E**, tourner l'embout **F** dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le pré-chargement du ressort (donc de l'amortisseur), tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre afin de diminuer le pré-chargement du ressort. Une fois le pré-chargement obtenu, amener le contre-embout de serrage **E** en butée sur l'embout de réglage **F**.

RÉGLAGE DU FREIN HYDRAULIQUE EN EXTENSION

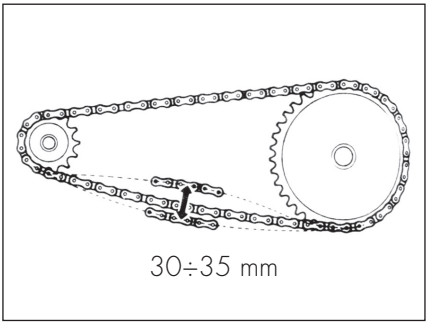
Pour le réglage du frein hydraulique en extension, agir sur la vis **G**.
Le freinage diminue en tournant la vis dans un sens contraire des aiguilles d'une montre (dévisser).

Réglage standard **RR 2t**:
20 déclenchements de la position, tout fermé

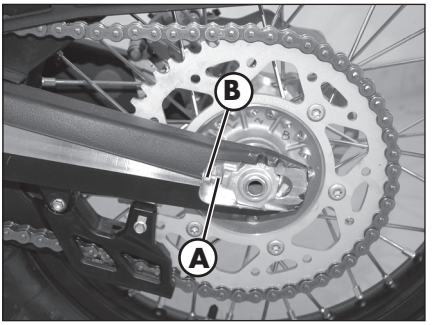


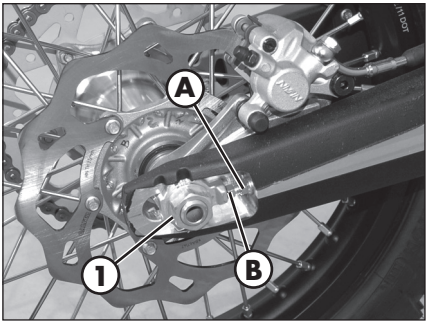
TENSION DE LA CHAÎNE

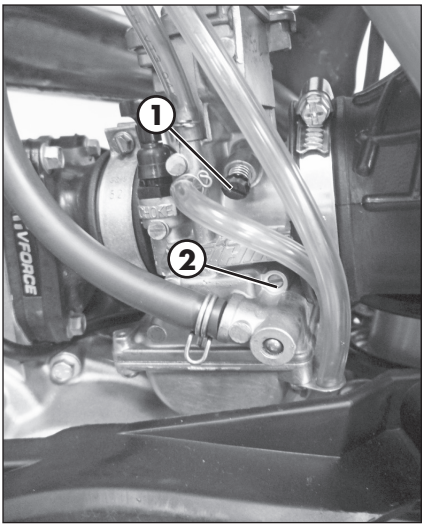
Pour une plus longue durée de la chaîne de transmission, il est préférable de contrôler fréquemment sa tension.
Toujours la maintenir propre et lubrifiée.
Si la flèche de la chaîne dépasse 30 ÷ 35 mm, il faut la tendre.



- Dévisser l'écrou **1** de l'axe de la roue
- Dévisser les contre-écrous **A** sur les deux bras de la fourche
- Agir sur la vis de réglage **B** sur les deux côtés jusqu'à atteindre la tension de la chaîne souhaitée
- Serrer les contre-écrous **A** sur les deux bras de la fourche
- Serrer l'écrou **1** à 130Nm.







RÉGLAGE DU MINIMUM

Le réglage du ralenti a une grande influence sur le démarrage correct et sur la réponse de l'accélérateur.
Le ralenti est réglé avec la vis de réglage **1** et la vis de réglage d'air **2**. La vis de réglage **1** règle la position de base de la vanne gaz. En tournant la vis dans le sens horaire, on augmente le régime de rotation et vice-versa on diminue. La vis de réglage **2** d'air règle la quantité d'air mélangé au combustible pour le régime de ralenti. En tournant le vis dans le sens horaire, la quantité d'air diminue (mélange maigre), en tournant dans le sens antihoraire, la quantité d'air augmente (mélange grasse).

Pour régler correctement le fonctionnement au minimum, suivre les indications ci-après:

• Visser la vis de réglage d'air **2** jusqu'à la butée et la dévisser jusqu'à la valeur décrite dans le tableau de réglage carburateur (page 22)

• Chauffer le moteur pendant 5 minutes environ jusqu'à atteindre la température d'exercice.

• Tourner lentement la vis de réglage d'air **2** dans le sens horaire jusqu'à ce que le régime ralenti commence à diminuer.

• Noter la position ; ensuite tourner lentement la vis de réglage d'air **2** dans le sens antihoraire, jusqu'à ce que le régime ralenti baisse de nouveau.

• Régler la vis entre ces deux positions, au point de régime de ralenti le plus élevé.

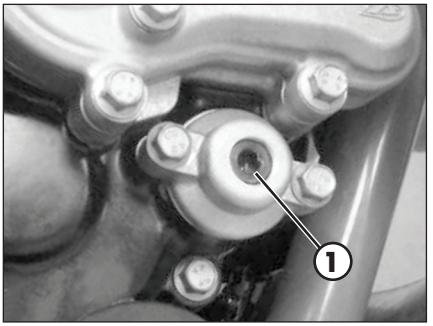
Durant le réglage comme décrit ci-dessus, si le nombre de tours augmente considérablement, le régime de ralenti doit être réduit en le reportant au niveau normal, pour effectuer ensuite la procédure ci-dessus.

Après avoir appliqué la procédure, si les résultats obtenus ne sont pas satisfaisants, cela pourrait être dû à un jet de ralenti incorrect.

Si la vis de réglage d'air a été serrée jusqu'à la butée mais que le nombre de tours n'a pas changé, il faut employer un jet ralenti de dimension inférieure.

Après avoir remplacé le jet, effectuer de nouveau la procédure de réglage.

REMARQUE :
Le régime de ralenti correct doit être compris entre 1500-1600 tours/min.



RÉGLAGE COMMANDE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

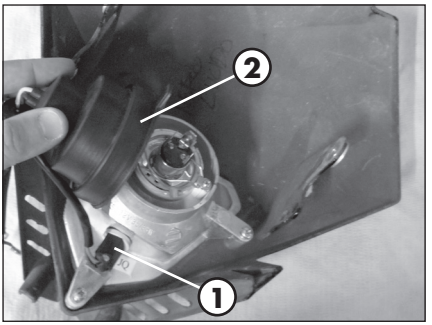
ATTENTION ! Le véhicule est doté d'une soupape d'échappement dont la mise au point est effectuée durant la phase d'essai final du moteur. Ne pas modifier pour aucun motif la position de la vis de réglage 1.

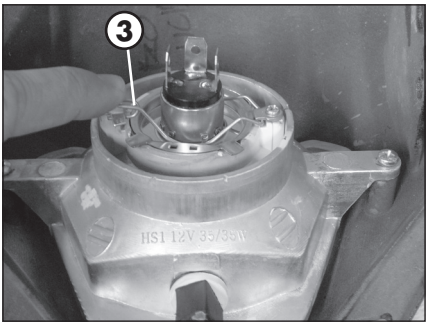
Pour le réglage consulter un concessionnaire agrée BETAMOTOR

CHAP. 5 REMPLACEMENTS

TABLE DES MATIÈRES

Remplacement du feu avant..... 65
Feu arrière 65





REMPLACEMENT DU FEU AVANT

Détacher les deux élastiques et déplacer vers l'avant le volet du feu.
Extraire avec précaution l'ampoule du feu de position et la douille **1** de la parabole
Pour le remplacement de l'ampoule du feu de route/de croisement, soulever la calotte en caoutchouc **2**, détacher le connecteur, presser sur le ressort **3** et enlever le porte-lampe.

Pour le remontage, procéder à l'inverse.

Raccrocher le masque porte-phare sur les fiches de supports et le fixer à l'aide des deux élastiques.

FEU ARRIÈRE

Maintenir la vitre du projecteur toujours propre (voir page 51).

Le groupe optique postérieur est scellé et à led. Dans le cas de brûlure d'un ou de plusieurs leds il est nécessaire de remplacer l'ensemble du groupe.

Pour le remplacement, contacter un centre de service autorisé Betamotor.

CHAP. 6 QUE FAIRE EN CAS D'URGENCE ?

TABLE DES MATIÈRES

Récherche de la panne 67
Index alphabétique 68

RÉCHERCHE DE LA PANNE

PROBLÈME	CAUSE	REMÈDE
Le moteur ne démarre pas	-Circuit d'alimentation en carburant obstrué (canalisations, réservoir d'essence, robinet)	Effectuer le nettoyage du circuit
	-Filtre à air trop encrassé	Vérifier le filtre air
	-Le courant n'arrive pas à la bougie	Effectuer le nettoyage ou le remplacement de la bougie. Si le problème persiste, s'adresser à un concessionnaire Agréé
	-Motore ingolfato	Actionner la pédale de démarrage 5 à 10 fois ou bien le bouton de démarrage électrique 2 fois pendant 5 secondes. Si toute tentative reste vaine, démonter et sécher la bougie.
	-Distance excessive entre les électrodes	Vérifier la distance entre les électrodes
	-Connecteur ou bobine d'allumage mous ou oxydés	Nettoyer avec un spray pour contacts électriques et serrer
	-Présence d'eau dans le carburateur	Vider la cuve carburateur
Le moteur à des ratés	-Bougie avec écartement des électrodes irrégulier	Rétablir l'écartement correct entre les électrodes
	-Bougie sale	Nettoyer ou remplacer la bougie
Le moteur ne tient pas le ralenti	-Jet du ralenti encrassé	Contrôler et nettoyer les jets carburateur
	-Vis de réglage mal réglées	Effectuer le réglage
	-Bougie défectueuse	Remplacer la bougie
	-Dispositif d'allumage défectueux	Contrôler la bobine et le capuchon de la bougie
Le moteur surchauffe et perd de la puissance	-Pot d'échappement partiellement obturé	S'adresser à un concessionnaire agréé
	-Bloc lamellaire endommagé	S'adresser à un concessionnaire agréé
	-Défaut dans le système d'allumage	S'adresser à un concessionnaire agréé
Freinage insuffisant à l'avant	-Plaquettes usées	S'adresser à un concessionnaire agréé
	-Présence d'air ou d'humidité dans le circuit hydraulique	Opérer comme indiqué à page 37
Frenata posteriore scarsa	-Plaquettes usées	S'adresser à un concessionnaire agréé
	-Présence d'air ou d'humidité dans le circuit hydraulique	Opérer comme indiqué à page 38

INDEX ALPHABÉTIQUE

Amortisseur 60
Approvisionnement en carburant 33

Batterie 50
Bouchon du réservoir 33
Bougie 46

Caractéristiques techniques 20
Carburateur 47
Chaîne 49
Conduire en sécurité 6
Conduite écologique 5
Connaissance du véhicule 11
Conseils pour l'utilisation du véhicule 5
Contrôle et réglage du jeu à la direction 58
Contrôlés préalables au fonctionnement 30

Démarrage moteur 32
Données d'identification du véhicule 8

Embrayage hydraulique 41
Entretien périodique 52
Équipement 8

Feu arrière 65
Filtre de l'air 45
Freins 37

Huile de fourche 42

Liquide de refroidissement 48
Longue inactivité du véhicule 54
Lubrifiants et liquides conseillés 28

Mode d'emploi compteur de vitesse digital 14
Modification de la position de base de la pédale du frein 57

Nettoyage du véhicule 51

Pneumatiques 40

Récherche de la panne 67
Réglage commande gaz 58
Réglage commande soupape d'échappement 63
Réglage de la fourche 59
Réglage de la position de base du levier de l'embrayage 57
Réglage de la position de base du levier du frein avant 57
Réglage du guidon 57
Réglage du minimum 62
Remplacement du feu avant 65
Robinet carburant 33
Rodage 31

Système électrique 24

Tension de la chaîne 61

Verrouillage de direction 10
Vidange d'huile boite de vitesse/embrayage 36